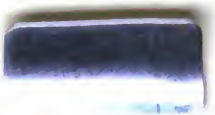
Die badischen Eisenbahnen in historisch-st... Darstellung

Dr. Karl Müller

LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY OF CALIFORNIA.

Class



Digitized by Google

Digitized by Google

Die badischen Eisenbahnen

in

historisch-statistischer Darstellung.

Ein Beitrag

zur Geschichte des Eisenbahnwesens

von

Dr. Karl Müller.

(Mit 2 Karten und 1 Tafel.)

Heidelberg.
Heidelberger Verlagsanstalt und Druckerei (Hörning und Berkenbusch)
1904.

Digitized by Google

HE5011
.B2M6

GENERAL

Digitized by Google

A. M. 6.

Meinem väterlichen Freunde

Herrn Fabrikbesitzer Louis Uebel, Plauen i. V.

in Verehrung und Dankbarkeit gewidmet.

194172

Digitized by Google

Vorwort.

Mit den Worten „Wir haben die Hand am Pulse der Zeit“ trat im März 1838 Minister Winter vor den badischen Landtag, um die erste Eisenbahnvorlage zu motivieren. Zu zeigen, ob die badische Regierung es immer verstanden hat, der Zeit und ihren Bedürfnissen den Puls zu fühlen — wie sie den Anforderungen, welche die Befriedigung der stetig sich mehrenden und sich steigernden Verkehrsbedürfnisse erheischte, gerecht zu werden gesucht hat und gerecht geworden ist, soll die Aufgabe der folgenden Arbeit sein.

Den äußeren Anlaß zu der letzteren gab der Umstand, daß trotz der in mancher Beziehung sehr interessanten und bemerkenswerten Gestaltung der Geschichte der badischen Eisenbahnen diese eine Bearbeitung noch nicht erfahren hat. Selbst das fünfzigjährige Jubiläum der Eisenbahnen, das in fast allen größeren deutschen Staaten — so in Preußen, Bayern, Württemberg, ähnlich in Sachsen — Ursache zur Abfassung von Denkschriften war, ist in Baden ohne eine solche vorübergegangen. Dieser Umstand wiederum hat es mit sich gebracht, daß insbesondere über die ersten dreißig Jahre der badischen Eisenbahnen wenig bekannt geworden ist; er hat mancher unrichtigen Anschauung über die badische Eisenbahnpolitik Vorschub geleistet. So gilt Baden vielfach für einen Staat, der von Anfang an das Staatsbahnprinzip hochgehalten hat. In Wirklichkeit aber war es nur der Beredsamkeit und der Autorität *eines* Mannes in wirtschaftlichen Fragen — Nebenius — zu verdanken, daß die erste Eisenbahn als Staatsbahn gebaut wurde. Länger als zwanzig Jahre hindurch hat man dann — allerdings ergebnislos — versucht, dem privaten Unternehmungsgeiste auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues (von Hauptlinien) ein Tätigkeitsfeld zu eröffnen. — Vorgeworfen worden ist der badischen Eisenbahnpolitik ferner ihre „Systemlosigkeit“ in der Ausgestaltung des Eisenbahnnetzes, während letzteres kaum systematischer hätte gebildet werden können, als es geschehen ist, wenn auch ein allgemeiner fester Plan nicht bestanden hat. An größeren Programmen für den Eisenbahnbau hat es übrigens nicht gefehlt.

Digitized by Google

Die Geschichte der badischen Eisenbahnen einer eingehenden Untersuchung und Darstellung zu unterziehen, mußte nach alledem als eine dankbare Aufgabe erscheinen.

Zu Grunde liegt der Arbeit fast ausschließlich Quellenmaterial:

1) Die „Verhandlungen der Ständeversammlung des Großherzogtums Baden" in den Jahren 1833—1902. Da die geographische Lage und Gestaltung Badens bei der Mehrzahl der wichtigeren Linien ein Einvernehmen mit fremden Regierungen bedingte und alsdann die zu treffenden Maßnahmen der Regierung von den Kammern stets in geheimen Sitzungen beraten wurden, so setzt sich ein großer Teil des für die Zeit von 1833 bis ca. 1860 benutzten Materials aus handschriftlichen Akten zusammen. Die Einsichtnahme derselben ist vom Archivariat der zweiten badischen Kammer in zuvorkommendster Weise gestattet und erleichtert worden, wofür ich dem Präsidenten der Kammer, Herrn Oberbürgermeister Gönner in Baden und dem Vorstande des Archivariats, Herrn Oberrechnungsrat Roth in Karlsruhe, auch an dieser Stelle nochmals verbindlichst danken möchte.
2) Die Nachweisungen über den Betrieb der Großh. Badischen Eisenbahnen" von 1840—1875.
3) Die „Jahresberichte über die Staatseisenbahnen und die Bodenseedampfschiffahrt im Großherzogtum Baden" für die Jahre 1876 bis 1900.
4) Das „Staats- und Regierungs-Blatt", bezw. „Regierungsblatt", bezw. „Gesetz- und Verordnungs-Blatt" von 1838 bis 1900.
5) Die Geschäftsberichte der einzelnen Privatbahngesellschaften, sowie zur Ausfüllung etwaiger Lücken Korrespondenzen mit den betreffenden Eisenbahnverwaltungen usw.

Soweit anderweitiges Material berücksichtigt worden ist und zu berücksichtigen war, ist dies jeweils angegeben.

Als besondere „Beilagen" sind der Arbeit angefügt worden: Das alte und neue Expropriationsgesetz, sowie ferner ein Staatsvertrag und je ein Gesetz nebst Konzession über eine Privatbahn im Staatsbetrieb und über eine reine Privatbahn. Der Vertrag und die nach ihm genannten Beilagen sind typisch für die Art der Regelung der bezüglichen Bahnkategorien; ihre Wiedergabe wird den Lesern willkommen sein, welche sich über die gesetzlichen Bestimmungen genauer informieren wollen.

Berlin, im November 1902.

Karl Müller.

Digitized by Google

Inhaltsverzeichnis.

I. Hauptteil: Geschichte der Eisenbahnen und der Eisenbahnpolitik.

Seite

Einleitung: Kurze allgemeine Uebersicht über die einzelnen Perioden in der Geschichte der badischen Eisenbahnen . . . . 3—7

I. **Periode, 1838—51: Der Bau der großen Durchgangsbahn von Mannheim an die südliche Grenze des Landes bei Basel, des Fundaments des badischen Eisenbahnkörpers, und ihres Anschlußgliedes nach Norden in der Mainneckarbahn** . . . 8—54

A. Mannheim-Südgrenze bei Basel S. 8—32.
Erste Pläne (Newhouse, List) und ihre Beurteilung S. 8. Ernennung des Eisenbahnkomitees S. 12. Nebenius' Gutachten S. 13, spricht für Staatsbahn S. 16. Antrag des Komitees für Eisenbahnen S. 19. Zögern der Regierung S. 19. Linksrheinische Bestrebungen S. 19. Einberufung des außerordentlichen Landtages von 1838 und erste Regierungsvorlagen S. 19. Deren Aufnahme in den Kammern S. 20. Erste Eisenbahngesetze S. 21. Entsendung einer technischen Kommission zum Studium ausländischer Bahnen S. 23. Deren Bericht S. 24. Spurweite S. 25. Wahl der Spur von 1,6 Meter S. 28. Beginn der Banarbeiten S. 29. Uebertragung des Betriebes an die Oberpostdirektion S. 30. Eröffnung der Strecke Mannheim-Heidelberg S. 31. Eisenbahnschuldentilgungskasse S. 31. Eröffnung Heidelberg-Karlsruhe S. 32.

B. Main-Neckarbahn S. 32—49.
Vertrag von 1838 S. 32. Vorgeschichte S. 32. Stellungnahme der hessischen Regierung und Volksvertretung S. 33, des badischen Landtages 1842 zu den hessischen Vorschlägen bezw. Beschlüssen S. 33. Weitere Verhandlungen der drei Vertragsstaaten S. 36. Der neue Vertrag von 1843 S. 37. Allgemeine Würdigung S. 39. Kommissionsbericht Nebenius S. 40. Haltung der zweiten Kammer S. 46. Betriebseröffnung S. 48. — Weitergang der Arbeiten auf der bad. Hauptbahn S. 49. Vollendung der Bahn und besondere Angaben S. 50. Schlußwort (weitere Bestrebungen auf Privatbahnen gerichtet, also Baden anfangs und lange Zeit kein Staatsbahnprinzip gehabt) S. 52.

Digitized by Google

Seite

II. **Periode, 1851—61: Der Anschluß der badischen Bahn an den Weltverkehr im Süden (Basel und Waldshut-Zürich, Konstanz), Osten (Bruchsal-Bretten und Durlach-Pforzheim-Stuttgart-Wien) und Westen (Kehl-Straßburg-Paris)** . . 54—94

A. Bruchsal-Bretten-Mühlacker S. 54—63.
Vertrag mit Württemberg vom 4. 12. 1850 S. 54. Bedeutung der Bahn im allgemeinen S. 54. Vergleich der Brettener und der Pforzheimer Linie S. 56. Vorgeschichte der Bahn: Stellungnahme der badischen und der württembergischen Regierung bis 1846 S. 57, seit 1846 S. 61. Inhalt des Vertrages von 1850 S. 62. Betriebseröffnung S. 63.

B. Fortsetzung der Hauptbahn über Basel nach Waldshut S. 63—71.
Erste Bestrebungen um eine Bahn an den Bodensee durch das Oberrhein- und das Kinzigtal S. 63. Vertrag von 1846 mit der Schweizer Nordbahngesellschaft S. 64. Scheitern des Unternehmens S. 65. Neue Verhandlungen mit Basel S. 66. Vertrag mit dem Schweizer Bundesrat von 1852 und mit Basel von 1853 S. 68. (Eröffnung S. 78).

C. 1) Umwandlung der badischen Spurweite in die normale S. 72—75.
Die Spurweite in anderen Ländern S. 72. Landtag 1846 S. 72. Gründe für die Abänderung S. 73. Gesetz von 1854 S. 74. Umbau S. 75.
2) Mannheimer Hafenbahn S. 75—77.

D. Das erste umfassende Gesetz über die Vervollständigung der Schienenwege im Großherzogtum, vom 7. Mai 1858 (betreffend Waldshut-Schaffhausen-Konstanz, Durlach-Pforzheim-Mühlacker, Kehl-Straßburg und Privatbahnen) S. 77—94.
Weigerung der Nord- bezw. Nordostbahngesellschaft, die Basel-Waldshuter Bahn nach Zürich fortzusetzen S. 77. Anschluß bei Schaffhausen projektiert S. 78. Gesetz von 1856, betr. Waldshut-Schaffhausen, Kinzigtal- und Odenwaldbahn S. 79, keine positiven Erfolge gehabt S. 80. Vertrag von 1857 mit der Nordostbahngesellschaft S. 81, Sicherstellung der Verbindung Kehl-Straßburg S. 82, Abkommen mit Frankreich, 1857, S. 83. Verhandlungen mit Württemberg über den Bau der Bahn von Durlach über Pforzheim nach Mühlacker S. 84. Vertrag darüber mit Württemberg S. 84. Gesetzesvorlage von 1858 mit dem ausführlichen Programm der Regierung S. 85. Gesetzesbestimmungen S. 88. Kommissionsbericht S. 89. Beschluß der Ständeversammlung S. 90. Eröffnung von Waldshut-Turgi (=Zürich) S. 91, von Durlach-Pforzheim S. 91. Neuer Vertrag mit Württemberg, betreffend die Mühlacker-Pforzheimer Bahn S. 91. Eröffnung der letzteren S. 92. Vertrag von 1858 mit Schaffhausen S. 92. Betriebsübergabe von Walds-

Digitized by Google

Seite

hut-Konstanz S. 93. Die Bestimmungen des Gesetzes von 1858 über Privatbahnen bleiben erfolglos S. 93.

III. **Periode, 1861—74: Die Zeit der Hochflut im Eisenbahnbau. Erschließung des Landes nach innen und außen durch den Ausbau des Eisenbahnnetzes und zahlreiche Anschlüsse an die Bahnnetze der Nachbarstaaten** . . . . . 94—178

Einleitung S. 94.

A. Die Gesetzgebung der Jahre 1862—63 (24. 7. 62 u. 11. 8. 63) über die Vervollständigung der Schienenwege S. 95—111.

Untersuchung über die vorliegenden Bedürfnisse nach weiteren Eisenbahnen S. 95. Regierungsvorlagen vom 1. Mai 1862 und 22. Juni 1863 S. 95. Vorgeschichte der Odenwaldbahn: Landtag 1854 S. 96, Gesetz vom 15. 11. 1856 S. 97, desgl. vom 7. 5. 1858 S. 98, desgl. vom 27. 4. 1860 S. 98. Verhandlungen mit Bayern S. 98. Verträge vom 27. 1. 1862 mit Bayern über den Bau der Odenwaldbahn und der Mannheim-Ludwigshafener Rheinbrücke; der Landtag S. 99. Bahn Heilbronn-Neckarelz S. 101. Radolfzell-Meßkirch S. 101. Schwarzwaldbahn S. 102. Ihre Vorgeschichte: Gutachten der Notabeln 1836 und der Landtag 1838 S. 102. Villinger Versammlung 1844 S. 103. Gesetz vom 21. 9 1846 S. 103, desgl. vom 15. 11. 1856 S. 104. Der Landtag 1857—58 S. 104. Offerte Morton Peto, London, S. 105. Gründe für den Bahnbau S. 105. Konkurrierende Routen S. 107. Annahme des Gesetzentwurfs von 1862 S. 108, dessen von 1863 S. 109. Gutachten der Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues über die verschiedenen Schwarzwaldbahnprojekte S. 109, und über die Bahn Freiburg-Breisach S. 111. (Eröffnung der Odenwaldbahn und von Teilstrecken der Schwarzwaldbahn S. 133, der übrigen Strecken bezw. Linien S. 168).

B. Staatsverträge von 1864 und 1865 mit Württemberg, Hessen und Preußen über verschiedene Eisenbahnanschlüsse S. 111—117.

1) Verträge vom 31. März 1864 mit Württemberg und Hessen S. 111. Aufgabe der Neckarelz-Jagstfelder Linie, wird ersetzt durch die Gabelbahn Jagstfeld-Meckesheim und Jagstfeld-Osterburken S. 112. Bahn von Lauda nach Mergentheim S. 114. Die einzelnen Vertragsbestimmungen S. 114. Aufnahme des Vertrages im Landtage S. 115.

2) Die Verträge vom 18. 2. und 3. 3. 1865 mit Württemberg und Preußen (Hohenzollern) über weitere Anschlüsse im Schwarzwald und Seekreise S. 115. Kommissionsbericht und ständische Genehmigung S. 117. (Betriebseröffnung der verschiedenen Bahnen ꝛc. S. 134).

C. Der Bau von Privatbahnen und ihre Uebernahme in den Staatsbetrieb S. 117—139.

1) Die Wiesentalbahn, erste badische Privatbahn im Staats-

Digitized by Google

Seite

betrieb. Einleitung, allgemeine Würdigung der „Seitenbahnen" S. 117. Wünsche der Wiesentalbewohner S. 118. Inhalt der Konzession und des Betriebsübereinkommens S. 122. Gesetz vom 5. 7. 1860 S. 124. (Eröffnung der Bahn S. 128).

2) Weitere Bahnen dieser Art, teilweise verstaatlicht bei der Betriebseröffnung. Karlsruhe-Maxau: Erste Projekte S. 125. Der Gesetzentwurf und die Kammern S. 126. Annahme und Konzessionserteilung, Uebereinkommen mit den pfälzischen Bahnen 2c. S. 127. Dinglingen-Lahr: Gründe für die Nichtberücksichtigung von Lahr beim Bau der Hauptbahn und Besserungsvorschläge S. 130. Gesetzesvorlage von 1864 S. 131. Gesetz und Konzession S. 131. Murgtalbahn S. 132—133, 134. Freiburg-Breisach S. 135—136. (Eröffnung S. 157). Rheinbahn von Mannheim über Schwetzingen nach Karlsruhe S. 136—139. (Eröffnung und Verstaatlichung S. 157). Erfolgloser Versuch der Regierung, eine allgemeine Regelung der Konzessionserteilung für Privatbahnen herbeizuführen S. 139.

D. Neues Gesetz — vom 16. 4. 1870 — über die Vervollständigung der Schienenwege S. 140 bis 148.

Gotthardbahn S. 140. Gesetzesvorlage von 1869: Wutachtalbahn S. 141. Neckargemünd-Eberbach S. 144. Mannheim-Worms S. 144. Annahme S. 145. Bemerkenswerte allgemeine Ausführungen der Eisenbahnkommission über das badische Eisenbahnwesen S. 146.

E. u. F. Bau weiterer Privatbahnen im Staatsbetrieb und Verstaatlichung solcher. — Neue Staatsverträge mit Bayern, Württemberg, Hessen, dem Reiche und der Schweiz über zahlreiche weitere Verbindungsbahnen S. 148—167.

Heidelberg-Speyer S. 148. Vertrag vom 23. 11. 1871 mit Bayern, betreffend Bruchsal-Germersheim, Miltenberg-Seckach und Heidelberg-Speyer S. 150. Schopfheim-Zell S. 151. Elztalbahn Denzlingen-Waldkirch S. 153. Müllheim-Rhein S. 153 (zu vergl. auch S. 162). Durlach-Bretten-Eppingen S. 154. Staatsbahnprojekt Schwackenreuthe-Hattingen, nicht ausgeführt, S. 157. Verträge vom 29. 12. 1873 und 19. 2. 1874 mit Württemberg und Hessen über die Bahnen Eberbach-Jagstfeld, Eppingen-Heilbronn, Hausach-Schiltach und Mannheim-Worms S. 157. Vertrag vom 13. 5. 1874 mit dem Reiche über die Rheinverbindungen Leopoldshöhe-St. Ludwig, Neuenburg-Mülhausen und Breisach-Colmar S. 161. Abänderung der früheren Bestimmungen über die Bahnen Müllheim-Rhein und Freiburg-Breisach (Bau ersterer als Staatsbahn, Pachtung der letzteren) S. 162. Appenweier-Oppenau S. 163 (Ueber die Er-

Digitized by Google

Seite

öffnung der genannten Bahnen S. 172). Verträge vom 10. 12. 1870 u. 24. 5. 1873 mit der Schweiz S. 166—167. Kreuzlingen-Konstanz S. 166. Etzwylen-Konstanz und Etzwylen-Singen S. 166.

G. 1) Genehmigte, aber nicht ausgeführte Projekte S. 167—168.
Heidelberger Bergbahn S. 167. Bergbahn auf den Merkuriusberg bei Baden-Baden S. 168.
2) Uebernahme der Bodenseedampfschiffahrt durch den Staat S. 174. Mannheimer Hafen- und Bahnhofsbauten S. 175. Rückblick S. 177.

IV. **Periode, 1874—87: Die Reaktion (Zeit des Stillstandes im Eisenbahnbau** . . . . . 178—200

A. Die Krisis S. 178—183.
Allgemeines S. 178. Ursachen der Krisis S. 178. Aufgehäufung der früheren Eisenbahnüberschüsse und weiteres Defizit S. 180. Wirkung der Krisis, Einstellen des Eisenbahnbaues S. 181.

B. Ankauf der Bahnen Bruchsal-Bretten und Freiburg-Breisach S. 183—188.
Vertrag mit Württemberg vom 15. 11. 1878 S. 183. Entschädigung Württembergs S. 186. Verstaatlichung von Freiburg-Breisach S. 187.

C. Anfänge neuer Bautätigkeit S. 188—200.
Höllentalbahn Freiburg-Neustadt: Die Entwickelung der Höllentalbahnfrage bis zum Landtage 1879—80 S. 188. Pläne und Voranschläge der technischen Behörde S. 190. Gesetzesvorlage von 1882 und Ständebeschluß S. 191. Verkehrseröffnung S. 192.
Seckach-Walldürn: Gründe für die Nichtausführung der Seckach-Miltenberger Bahn S. 193. Bau der Bahn Miltenberg-Amorbach durch Bayern S. 194. Projekt Seckach-Buchen-Walldürn S. 194. Gesetz vom 7. 6. 1884 darüber S. 195. Bau der Ettlinger Seitenbahn S. 195. Erwerb von Denzlingen-Waldkirch durch den Staat S. 196. Erweiterung der Mannheimer Hafenanlagen S. 197. der Main-Neckarbahn S. 198. Rückblick S. 199.

V. **Periode, seit 1887: Die Vervollständigung des badischen Eisenbahnnetzes, vorwiegend durch den Bau privater Lokalbahnen** 200—273

Einleitung S. 200. Aufkommen der Sekundär- bezw. Schmalspurbahnen S. 201. Stellungnahme des badischen Landtages zu diesen S. 202.

A. Privatbahnen.
1) Die Bahnen der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft in Darmstadt (Bachstein) S. 204—221.
a Schmalspurbahnen.
Zell-Todtnau, erste badische Privatbahn in Privatbetrieb: Allgemeines S. 204. Erste Regierungsvorlage

Digitized by Google

Seite

über reine Privatbahnen S. 205. Eröffnung S. 210. Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheim S. 210. Karlsruher Lokalbahnen S. 212.

b Normalspurige Bahnen.

Bregtalbahn S. 213. Kaiserstuhlbahn S. 217. Finanzierung der Bachsteinschen Bahnen durch die Gründung der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft, Darmstadt, S. 221.

2) Die badischen Bahnen der Straßburger Straßenbahn-Gesellschaft in Straßburg S. 222 bis 226.

Allgemeines über die Gesellschaft S. 222. Schmalspurige Bahnen Kehl-Lichtenau-Bühl S. 222, Kehl-Ottenheim und Altenheim-Offenburg S. 224.

3) Die badischen Bahnen der Firma Vering & Wachter bezw. der Deutschen Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft, Aktiengesellschaft, zu Berlin S. 226—239.

Die Lahrer Straßenbahn.

a Schmalspurbahnen.

Bahn Ettenheimmünster-Rhein und die sogen. Lahrer Straßenbahn von Seelbach über Lahr an den Rhein S. 226. Entwickelung der letzteren S. 229. Müllheim-Badenweiler S. 230.

b Normalspurige Bahnen.

Haltingen-Kandern S. 233. Krozingen-Staufen-Sulzburg S. 234. Achern-Ottenhöfen S. 236. Gründung der Deutschen Eisenbahnbetriebsgesellschaft S. 237.

c Die schmalspurige Jagsttalbahn Möckmühl-Dörzbach (württembergische Bahn, badisches Gebiet berührend und daher von Baden mitsubventioniert) S. 238.

4) Die Bahnen der Badischen Lokal-Eisenbahnen, Aktien-Gesellschaft, in Karlsruhe S. 239—249.

Allgemeines S. 239.

a Schmalspurbahnen.

Die Albtalbahn von Karlsruhe nach Herrenalb und von Ettlingen nach Pforzheim S. 240.

b Normalspurige Bahnen.

Bühl-Obertal S. 244. Bruchsal-Odenheim-Menzingen S. 245. Fortsetzung von Odenheim nach Hilsbach S. 246. Wiesloch-Meckesheim und Wiesloch-Waldangelloch S. 247. Neckarbischofsheim-Hüffenhard und Walldürn-Hardheim S. 248.

B. Staatsbahnen (einschl. Privatbahnen im Staatsbetrieb) S. 250—273.

1) Strategische Bahnen S. 250—255.

Allgemeines S. 250. Reichstagsvorlage v. 1887 S. 250. Vertrag vom 11. 3. 1887 mit dem Reich S. 251. Außerordentlicher Landtag 1887, Bau 2c. der Bahn S. 252. Neues

Digitized by Google

Seite

Uebereinkommen vom 23. 5. 1892 mit dem Reich über weitere Bahnen im Interesse der Landesverteidigung S. 253. Inbetriebsetzung S. 254.
(Ankauf von Heidelberg-Speyer S. 254).
2) Bahnen wirtschaftlicher Bedeutung S. 255—273.
a Im südlichen Baden (bis zur Murg).
Fortsetzung der Höllentalbahn von Neustadt nach Donaueschingen S. 255. Kappel-Lenzkirch-Bonndorf S. 257. Fortsetzung der Elztalbahn von Waldkirch nach Elzach S. 258. Bodenseebahn S. 259. Weiterführung der Murgtalbahn von Gernsbach nach Weisenbach S. 262, von Weisenbach nach Schönmünzach (Landesgrenze) S. 264. Neuregelung des Betriebes der Renchtalbahn S. 264.
b Im nördlichen Baden (unterhalb der Murg).
Walldürn-Amorbach S. 265. Eppingen-Steinsfurth (Sinsheim) S. 267. Stadtprozelten-Wertheim S. 267. Mosbach-Mudau, die künftige Staatsbahn in Privatbetrieb S. 268. Projekt des Karlsruher Bahnhofsumbaues S. 270.
Schlußwort:
Zur Kritik und Würdigung der badischen Eisenbahnpolitik (Rechtfertigung der Schmalspur- und Privatbahnen) S. 273.
Anhang: Uebersicht über die Ausbreitung des badischen Eisenbahnnetzes 280

II. Hauptteil: Statistik der badischen Eisenbahnen.

I. **Statistische Uebersicht über den Entwicklungsgang der badischen Eisenbahnen** . . . . . 289—339
A. 1. Periode, 1840—1851, S. 289—297.
Betriebseröffnung, Wiedereinstellung S. 289. Erste Betriebsverhältnisse und -ergebnisse im allgemeinen S. 289. Im besonderen: Personenverkehr S. 292. Güterverkehr S. 293. Finanzielle Ergebnisse, absolute und spezifische S. 293. Tabellen S. 295.
B. 2. Periode, 1852—1861, S. 298—304.
Betriebslänge S. 298. Anlagekapital S. 298. Personenverkehr S. 298. Güterverkehr, Einfluß der Bahn Bruchsal-Mühlacker S. 299. Einnahmen S. 300. Ausgaben S. 300. Reinertrag, 1861 bestes finanzielles Ergebnis unter normalen Verhältnissen S. 301. Tabellen S. 302.
C. 3. Periode, 1862—1874, S. 305—315.
Betriebslänge und Anlagekapital S. 305. Personenverkehr S. 305. Güterverkehr S. 306. Einnahmen und Ausgaben S. 307. Reinertrag S. 308. Sonderstellung der Jahre

Digitized by Google

Seite

1870 und 1871 S. 309. Finanzielles Ergebnis der einzelnen Linien im Jahre 1875 S. 311. Tabellen S. 313.

D. 4. Periode, 1875—1887, S. 316—324.
Betriebslänge und Anlagekapital S. 316. Verkehrsergebnisse S. 316. Einnahmen S. 317. Ausgaben S. 318. Reinertrag S. 319. Rente usw. der einzelnen Linien im Jahre 1887 S. 320. Tabellen S. 322.

E. 5. Periode, 1888—1900, S. 325—339.
Staatsbahnen: Betriebslänge und Anlagekapital S. 325. Personen- und Güterverkehr S. 325. Einnahmen und Ausgaben S. 326. Reinertrag S. 327. Sonderbemerkungen für das Jahr 1900 S. 327. Tabellen S. 331.
Tabellarische Uebersicht über die Ergebnisse der schmalspurigen Privatbahnen S. 334, der normalspurigen S. 337.

II. **Die badischen Eisenbahnen im Jahre 1900** . . . . 340—411

A. Bahnbeschreibung S. 340—347.
Eigentums- und Betriebslänge usw. S. 340. Dichtigkeit des Eisenbahnnetzes S. 343. Verschiedene Angaben S. 344. Tabelle S. 346.

B. Die Betriebsmittel und ihre Leistungen S. 348—354.
Zahl usw. der Lokomotiven S. 348. Zahl und Art der Personenwagen S. 349, desgl. der Güterwagen S. 350. Anschaffungskosten der Betriebsmittel S. 351. Leistungen der Lokomotiven S. 351, der Wagen S. 352. Verhältnis der Netto- zur Bruttolast S. 353. (Vgl. auch die graphische Darstellung). Unterhaltungskosten für Betriebsmittel. S. 354.

C. Der Verkehr S. 354—371.

1. Der Personenverkehr. Gesamt- und spezifischer Verkehr nach Wagenklassen, nach Binnen-, direktem und Durchgangsverkehr, nach Zugsgattungen und nach Fahrkartenarten, Lokalzugsverkehr S. 354. Tarifbegünstigungen mit besonderer Berücksichtigung der Kilometerhefte S. 359. Verkehrsstärkste Bahnhöfe und Strecken S. 363. Nebeneinnahmen S. 363.

2. Der Güterverkehr. Gesamt- und spezifischer Verkehr im allgemeinen S. 363. Der Güterverkehr nach den Tarifklassen S. 364. Die Hauptgütergruppen S. 365. Verteilung auf den Binnen-, direkten und Durchgangsverkehr S. 367, auf Verkehrsgebiete S. 369. Verkehrsstärkste Bahnhöfe, insbesondere Mannheim S. 370. Verschiedenes S. 371.

D. Baukosten und Anlagekapital. — Schulden- und Schuldentilgungspolitik der Eisenbahnschuldentilgungskasse S. 371—384.
Gesamtbaukosten und -anlagekapital S. 371. Anlagekapital der einzelnen Strecken S. 373. Die Anleihen der Eisenbahnschuldentilgungskasse, Betrag, Art, Zinsfuß usw. S. 375. Gesamte Schuldenaufnahme und reiner Schuldenstand S.

Digitized by Google

Seite

379. Tabellarische Darstellung der finanziellen Lage der Eisenbahnschuldentilgungskasse 1841—1900 S. 382. Ueber die Schuldentilgungs- und Dotationspolitik S. 379.

E. Finanzielle Ergebnisse S. 385—395.
1. Staatsbahnen. Rentabilität der einzelnen Linien S. 385. (Tabelle S. 373.) Ueber den Betriebskoeffizienten des Jahres 1900 S. 385.
2. Ergebnisse der vom Staate betriebenen Privatbahnen bis 1900 S. 391.

F. Baukosten, Anlagekapital und Rentabilität der reinen Privatbahnen S. 395—402. Die einzelnen Bahnen. — Der Besitz der einzelnen Gesellschaften.

G. Die badischen Staatseisenbahnen im Vergleich mit den übrigen deutschen Staatsbahnnetzen S. 403—411.
1. Dichtigkeit der Ausstattung mit Eisenbahnen in den einzelnen deutschen Staaten nach Flächeninhalt und Einwohnerzahl S. 403.
2. Baukosten und Anlagekapital S. 404.
3. Ausstattung mit Betriebsmitteln S. 405.
4. Der Personenverkehr S. 406.
5. Der Güterverkehr S. 406.
6. Finanzielle Ergebnisse S. 407.
Tabellen S. 408.

Beilagen . . . . . 415—462

1. Expropriationsgesetz vom 28. November 1835 bezw. 29. März 1838 S. 415. 2. Enteignungsgesetz vom 26. Juni 1899 S. 429. 3. Staatsvertrag mit Württemberg vom 4. Dezember 1850 S. 445. 4. Gesetz über die vom Staate betriebene Privatbahn Basel-Schopfheim vom 5. Juni 1860 nebst Konzession S. 451. 5. Gesetz über die reine Privatbahn Zell-Todtnau vom 27. April 1886 nebst Konzession S. 458.

Abkürzungen.

Vh. I (II) = Verhandlungen der badischen Ständeversammlung, erste (zweite) Kammer.
B.-H. = Beilagenheft.
P.-H. = Protokollheft.
Reg.-Bl. = Regierungsblatt.
Ges.- u. V.-Bl. = Gesetz- und Verordnungsblatt.
Jahresbericht = Jahresbericht über die Staatseisenbahnen . . . im Großherzogtum Baden.

Digitized by Google

Berichtigungen.

Seite	9	Zeile 15	von unten	muß es heißen:	„präzisierte", statt präfizierte.
„	110	„ 12	„ „	„ „	„Offenburg", statt Offenbach.
„	134	Fußnoten muß es heißen: „Fußnote ***) auf S. 92", statt Fußnote **) auf S. 270.			
„	135	Fußnote **) muß es heißen: „S. 111", statt S. 330.			
„	150	Zeile 14	von oben	muß es heißen:	„Zwecke", statt Zweck.
„	170	Fußnote Zeile 9 von oben muß es heißen: „(834 Meter)", statt (808 Meter).			
„	214	Zeile 15	von oben	muß es heißen:	„Vöhrenbach", statt Föhrenbach.
„	256	„ 4	„ „	„ „	„Bregtalbahn", statt Bergtalbahn.
„	256	„ 2	„ unten	„ „	„das", statt des.
„	258	„ 14	„ oben	„ „	„37,243 km", statt 27,243 km.

Digitized by Google

I. Hauptteil:

Geschichte

der Eisenbahnen und der Eisenbahnpolitik.

Digitized by Google

LIBRARY OF THE UNIVERSITY OF CALIFORNIA

Einleitung: Kurze allgemeine Übersicht über die einzelnen Perioden in der Geschichte der badischen Eisenbahnen.

Fünf Perioden lassen sich in der Geschichte der badischen Eisenbahnen unterscheiden. Die erste, die Zeit von 1838 bis 1851 umfassend, schuf die große badische Hauptbahn von Mannheim an die Südgrenze des Landes bei Basel und in der Main-Neckar-Bahn ihr Anschlußglied an den Norden. Die zweite Periode, bis 1861 reichend, schloß erstere Bahn im Süden, Westen und Osten an den internationalen Verkehr an. Eine außerordentlich rege Tätigkeit charakterisiert die dritte Periode, welche die Zeit von 1861 bis 1874 in sich begreift. Nach innen und außen wurde das Land durch den Ausbau des Eisenbahnnetzes in seinen größeren Linien erschlossen. Der Zeit regster Tätigkeit folgt 1874 plötzlich die Reaktion. Eine Zeit des Stillstandes nimmt ihren Anfang und dauert bis zum Jahre 1887. Mit letzterem greift dann eine ausgedehnte Betätigung der privaten Unternehmungslust Platz, die zahlreiche Bahnen zweiter und dritter Ordnung entstehen läßt. Auch der Staat nimmt wieder lebhafter teil an der Erfüllung der Aufgaben, welche die moderne Volkswirtschaft auf dem Gebiete des Verkehrswesens stellt.

Einige kurze Ausführungen seien zur Erläuterung des Gesagten noch gegeben*).

*) Eine Monographie oder sonstige ausführlichere Darstellung des badischen Eisenbahnwesens existierte bislang nicht. Der badische Ministerialrat E. Seubert gibt in dem Werke „Das Großherzogtum Baden in geographischer ꝛc. ꝛc. Hinsicht dargestellt“ eine kleine Beschreibung, in welcher er, wahrscheinlich im Anschluß an kleinere amtliche Karten- und Zahlenpublikationen, zehn-

Digitized by Google

I. Auf dem Landtage von 1838 wurde der Bau der großen badischen Bahn von Mannheim an die südliche Grenze des Landes bei Basel beschlossen. Den geistreichen Ausführungen des badischen Staatsmannes und Gelehrten Carl Friedrich Nebenius und der Mithilfe seines Freundes Karl Heinrich Rau war es dabei gelungen, entgegen der allgemeinen Ansicht die Gründe für den Bau dieser Bahn auf Staatskosten siegreich zu verfechten, sodaß Baden derjenige Staat geworden ist, der die erste deutsche Staatsbahn größeren Umfanges geschaffen hat. Der Landtag genehmigte damals gleichzeitig einen Vertrag mit Hessen und Frankfurt, welcher die nördliche Fortsetzung jener Bahn bis nach Frankfurt bezweckte.

---

jährige Perioden unterscheidet. Die einzelnen Perioden in der Geschichte des badischen Eisenbahnwesens zu charakterisieren und scharf von einander abzugrenzen, kann er damit selbstverständlich nicht beabsichtigen.

Einen Versuch zur Kennzeichnung der badischen Eisenbahnperioden macht aber A. v. Mayer in seiner „Geschichte und Geographie der deutschen Eisenbahnen" (Berlin 1891). Er sagt darin wörtlich (S. 21): „Die Geschichte der Eisenbahnen markiert sich in Baden in drei Perioden. Die erste umfaßt die Zeit bis 1857 und charakterisiert sich dadurch, daß das Eisenbahnnetz nur den lokalen Interessen des Landes angepaßt wurde . . Die zweite Periode umfaßt den weiteren Ausbau des Bahnnetzes unter besonderer Berücksichtigung der Verbindungen mit den Nachbarländern und schließt mit der Fertigstellung desselben in seinen großen Zügen in 1879. Für die dritte, bis auf die Gegenwart zu rechnende Periode und für die spätere Zeit blieben nur noch Korrekturlinien und Bahnen lokaler Bedeutung zu bauen übrig." An anderer Stelle (S. 545) sagt v. Mayer betreffs der ersten Periode weiter: „Aus technischen Rücksichten . . . hatte man sich entgegen der in den anderen europäischen Ländern und speziell in Deutschland gebräuchlichen Spurweite ursprünglich für eine solche von 1,60 Meter entschieden, woraus so recht klar hervorgeht, daß man den Eisenbahnen zuerst nur eine lokale Bedeutung beimaß."

Betrachtet man die große badische Bahn von [Frankfurt resp.] Mannheim nach Basel und Waldshut, die ja von jeher eine hervorragende Stellung im Weltverkehr eingenommen hat, so muß v. M's Kennzeichnung der ersten Periode auf den ersten Blick durchaus verfehlt erscheinen, und sie bedarf einer eingehenden Widerlegung wohl kaum. Bei allen Erwägungen über die Bahn, sowohl in dem grundlegenden Gutachten des Staatsrats Nebenius wie in den Kommissionsberichten wie in den Kammerdebatten spielten der direkte und der Durchgangsverkehr eine Hauptrolle. In dem technischen Gutachten des Komitees für Eisenbahnen (vgl. w. u. S. 12**) war als erste „Staatsmaxime" aufgestellt: „Die Eisenbahn soll eine Hauptstraße für den äußeren Handel des Großherzogtums werden und besonders den Transit, welcher dem Rheine parallel auf verschiedenen Straßen geht, in das Rheintal ziehen und daher sich an die wichtigsten Straßen, welche von den Nachbarländern in das Großherzogtum dringen, unmittelbar anknüpfen oder sich durch Zweige mit ihnen verbinden." Es darf ferner für jene Zeit als in gewisser Hinsicht typisch angesehen werden, daß man in fast jeder kleinen Linie, die gebaut werden sollte, ein Glied irgend einer Welt-

Digitized by Google

Der Bau beider Bahnen füllte die Zeit bis 1851 vollständig aus. Zwar war man sich bewußt, daß die Eisenbahn nicht vor den Toren Basels, gewissermaßen auf freiem Felde, plötzlich aufhören, daß sie nicht eine Insel im allgemeinen Verkehrsleben bleiben durfte; aber Staatsmittel glaubte man für weitere Bauten nicht in Anspruch nehmen zu dürfen. Auf der anderen Seite schlugen alle Anstrengungen, die Privatunternehmung heranzuziehen, fehl, wozu die wirtschaftliche Krisis der Jahre 1846 und 1847 und die politischen Wirren der Jahre 1848 und 1849 ihren Teil beigetragen haben.

II. Als es auch nach dem Vollzuge des Gesetzes von 1838, d. h. mit der Führung der Bahn bis an die Schweizer Grenze, nicht gelungen war, durch die Begünstigung des privaten Unternehmungsgeistes weitere Eisenbahnen bezw. Bahnanschlüsse hervorzurufen, sah sich endlich die badische Regierung — schon durch die Konkurrenz der Nachbarstaaten — genötigt, nunmehr selbst wieder den Eisenbahnbau in die Hand zu nehmen, und so wurden, immer noch mit Zögern und nur schrittweise.

---

linie erblickte und oft Verbindungen, wie vom Atlantischen Ozean nach dem adriatischen Meere, Egypten usw. im Munde führte. Es war dies nicht nur in Baden, sondern auch in anderen Staaten so. Auch der Umstand, daß die Mannheim-Baseler Bahn zwischen den Orten Mannheim-Heidelberg-Langenbrücken-Durlach schnurgerade Linien einhält, widerspricht der Ansicht v. M's. Daß die Bahn, von der man annahm, daß sie vielleicht auf längere Zeit die einzige im Lande bleiben würde — sie ist es ja auch auf Jahre geblieben — an die größeren Städte des Landes gelegt wurde, soweit dies den Interessen des allgemeinen Verkehrs keinen Abbruch tat, war fast selbstverständlich. Aber so manche nicht unbedeutende Stadt ist zu Gunsten möglichster Kürze der Bahn unberücksichtigt geblieben, und nicht wenige der späteren Zweigbahnen hatten die Hauptaufgabe, die Bahn so zu korrigieren, daß auch diese Städte den Zugang zu ihr gewannen. Es seien hier nur Wiesloch, Ettlingen, Lahr, Ettenheim und Müllheim genannt. Die Spurweite hat mit der Frage absolut nichts zu tun, wie weiter unten gezeigt werden wird.

v. M's Charakterisierung der badischen Hauptbahn *gewissermaßen* als einer *Lokalbahn* muß daher abgewiesen werden.

Seine zweite Periode ist an sich ja zutreffend, aber zu allgemein gehalten. Sie läßt sich, wie gleich darzutun und in der Arbeit noch weiter darzulegen sein wird, in zwei sich scharf scheidende Zeitabschnitte gliedern. Die Zeit des Stillstands erwähnt v. Mayer überhaupt nicht. Im allgemeinen einverstanden kann man nur mit der Charakterisierung seiner dritten Periode sein.

Die oben gegebene Unterscheidung in fünf Perioden, die sich auch nicht nur rein äußerlich an die jeweiligen Eisenbahnbauten und -arten halten, sondern die Abgrenzung der einzelnen Perioden wie die gesamte badische Eisenbahnpolitik auf Ursachen und Wirkung zurückführen und daraus begründen und erklären will, deshalb eine Einteilung in Perioden nicht nur des Bahnbaues, sondern auch der Politik und — wegen des erst allmählich sich geltend machenden Einflusses allerdings in minder scharfer Abgrenzung — auch der wechselnden Rentabilität ist, dürfte daher vorzuziehen sein.

Digitized by Google

die Verbindungen Kehl-Straßburg bis zur Rheinmitte und der Anschluß nach Zürich über Basel und Waldshut hergestellt. Im Osten erfolgte die Verbindung mit der württembergischen Bahn durch die Linie Bruchsal-Mühlacker (-Bietigheim), die, weil von Württemberg und also einem fremden Unternehmer gebaut, für Baden gewissermaßen eine Privatbahn war, und durch die Bahn von Durlach über Pforzheim nach Mühlacker. Nach allen vier Himmelsrichtungen hin hatte Baden auf diese Weise jetzt Fühlung mit fremden Bahnen, mit dem Weltverkehr genommen.

III. Mit der Vollendung der genannten Anschlüsse machte sich ein außerordentliches Steigen des Verkehrs und damit der Eisenbahnrente bemerkbar. Letztere, die 1854—3,08, 1855 nur 2,83 % betragen hatte, stieg mit dem Vorrücken der Bahn bis Basel im Jahre 1856 auf 5 % und im Jahre 1861, nachdem die Verbindungen mit der Schweiz bei Waldshut und mit Frankreich bei Kehl dem Verkehre übergeben waren, auf 6,11 %. Dieser günstige Einfluß bewirkte einen Umschwung der Ansichten. Bisher war vielfach die Meinung vertreten worden, daß der Verkehr soweit wie möglich an eine oder einige das Land durchziehende Linien zu binden und diese nur an wenigen vorteilhaften Punkten mit den benachbarten Bahnen des Auslandes in Verbindung zu setzen wären. Man ging dabei von der Ansicht aus, daß die Rentabilität der inländischen Bahnen dann die höchste sein würde, wenn der vom Auslande empfangene Zugang in Ermangelung von Seitenzweigen möglichst lange auf der eigenen Bahn behalten und erst am äußersten Punkte wieder an ein Nachbarland abgegeben würde. Nunmehr aber ermunterten jene Ergebnisse Regierung und Volksvertretung zu einer kolossalen Ausdehnung des Staatsbahnbaues und zu vielfachen Anschlüssen der neuen Bahnen an diejenigen der ausländischen Nachbarn. Auch allgemein volkswirtschaftlichen Erwägungen wurde ein breiterer Raum gewährt. Das Staatsbahnprinzip war jetzt zum Durchbruch gelangt und wurde im allgemeinen als das allein berechtigte anerkannt. Um aber das Land in allen seinen Teilen möglichst schnell dem allgemeinen Verkehr zu erschließen, wurde für Bahnen von tatsächlich oder anscheinend geringerer Wichtigkeit auch der Privatbau unter Vorbehalt des Betriebs durch den Staat zugelassen. Es zeigt sich so das eigentümliche Bild, daß zu der Zeit, wo man von der Tätigkeit des Staats auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens wenig wissen wollte, nur Staatsbahnen entstanden, während die ersten Privatbahnen erst mit dem Moment ins Leben traten, da aus Ueberzeugung der Bau von Staatsbahnen betrieben wurde.

Bis ungefähr zum Jahre 1874 hielt diese rege Tätigkeit an.

Die Betriebslänge der Bahnen, die 1861 nur ca. 375 Kilometer betragen hatte, stieg in dieser Zeit auf ca. 1200 Kilometer, das in Bahnen angelegte Kapital von ca. 90 Mill. Mark auf ca. 350 Mill. Mark. Der

Digitized by Google

größere Teil der neuen Bahnen war aber wenig rentabel; einzelne waren und sind noch heute Zubußbetriebe. Linien, denen man die glänzendste Zukunft vorausgesagt hatte, entsprachen den Erwartungen auch nicht im entferntesten, so z. B. die große Odenwaldbahn von Heidelberg nach Würzburg. Das enorme Anlagekapital der Schwarzwaldbahn von Offenburg nach Singen vermochte in den Einnahmeüberschüssen keine entsprechende Verzinsung zu finden. Anderen Bahnen, besonders im Südosten, fehlten fast völlig die Vorbedingungen für einen hinlänglichen Verkehr. Die Konkurrenz der anderen Staaten wurde immer schärfer, und namentlich die elsaß-lothringischen Bahnen mit ihrem „natürlichen" Tarifsystem zogen einen beträchtlichen Teil des bislang von Baden vermittelten Verkehres an sich. Andrerseits waren die ganze Zeit hindurch Materialpreise und Arbeitslöhne stetig und stark gestiegen. So kam es, daß der kilometrische Reinertrag, der 1861 14 300 Mark betragen hatte, auf 9700 Mark im Jahre 1875 und in der Folge noch weiter, die Rente in der gleichen Zeit von 6,11 auf 3,40 % sank und nicht einmal die Kosten der bloßen Verzinsung der Eisenbahnanleihen mehr deckte. Auch die wirtschaftlichen Verhältnisse verschlechterten sich plötzlich. Im Jahre 1874 trat daher ein völliger Umschwung ein.

IV. Die zum Schluß dieser Periode genehmigten Bahnen wurden zunächst noch ausgeführt. Alsdann aber griff eine fast völlige Stagnation im Eisenbahnbau Platz, die bis zum Jahre 1887 dauerte. An neuen Eisenbahnen sind in dieser ganzen Zeit nur 56 Kilometer zu verzeichnen.

V. Das volkswirtschaftliche Interesse des Landes und seiner einzelnen Teile nötigte aber, auf Abhilfe dieses Zustandes zu sinnen.

Ähnliche Erfahrungen in anderen Ländern waren nun Ursache zur Aufstellung neuer Bau- und Betriebsgrundsätze gewesen, welche die Herstellung und Betreibung von Eisenbahnen mit verhältnismäßig sehr geringem Aufwande ermöglichten. Diese fanden auch in Baden allgemeinen Eingang, und es begann nunmehr mit der fünften Periode der badischen Eisenbahngeschichte diejenige der Neben- und Kleinbahnen, der Bau von Eisenbahnen wesentlich lokaler Bedeutung vornehmlich durch Privatunternehmer mit Unterstützung seitens des Staats und der Interessenten. Es entfaltete sich wieder eine rege Tätigkeit — allein an Privatbahnen sind seit 1887 über 500 Kilometer gebaut worden —, die auch durch den wirtschaftlichen Niedergang der letzten Jahre nicht gehemmt worden ist und als noch keineswegs abgeschlossen gelten darf.

Digitized by Google

I. Periode, 1838—1851: Der Bau der großen Durchgangsbahn von Mannheim an die südliche Grenze des Landes bei Basel, des Fundaments des badischen Eisenbahnkörpers, und ihres Anschlußgliedes nach Norden in der Main-Neckarbahn.

A. Mannheim-Südgrenze bei Basel.

Die erste Anregung zur Erbauung von Eisenbahnen im Großherzogtum Baden gab der Mannheimer Kommerzienrat L. Newhouse, welcher i. J. 1833 der Regierung und den Kammern eine von ihm verfaßte Druckschrift „Vorschläge zur Herstellung einer Eisenbahn im Großherzogtum Baden, von Mannheim bis Basel und an den Bodensee, als zweckmäßigstes Mittel, Landbau, Handel und Gewerbe in größeren Flor zu bringen, den Gütern und Produkten einen besseren Wert zu verschaffen und so den Nationalreichtum zu erhöhen,*) einsandte. Der Titel der Schrift sowie das derselben vorangestellte Motto „The country shall make railways and railways will make the country" charakterisieren ihre Tendenz wohl zur Genüge. Auch aus Newhouses Begleitschreiben**) leuchtet überall als Leitmotiv der Satz hervor: das Land soll Eisenbahnen bauen; denn die Eisenbahnen vermögen das Land zu höchstem Flor und Wohlstande zu erheben. Newhouse gibt in beiden einen Abriß der bisherigen Geschichte der Eisenbahnen und ihrer wunderbaren Erfolge besonders in England und Frankreich; er bespricht die einer Verbesserung dringend bedürftigen Transportverhältnisse zwischen Mannheim und Basel***), legt die besondere Tauglichkeit der Rheinebene zur Anlage einer Eisenbahn dar, macht Vorschläge über das Verhältnis zwischen Staat und Eisenbahngesellschaft — die Ueberlassung des Baues und Betriebes der Bahn an eine Aktiengesellschaft wird als das rationellste empfohlen — und weist schließlich auch schon darauf hin, daß die linksrheinischen Nachbarn Baden den Vorsprung abgewinnen und dem Lande so unberechenbaren Schaden zufügen könnten.

Ein besonderes „Pro Memoria"†), welches „Berechnungen über Brutto- und Reinertrag der vorge-

*) Karlsruhe, 1833, Druck und Verlag von Gottlieb Braun.

**) Vom 22. Juli 1833, bei den Akten des Landtags 1833 im Archivariat der zweiten badischen Kammer.

***) Ueber den Zustand der badischen Landstraßen im ersten Drittel des 19. Jahrhunderts vgl. S. F. J. Bär, „Die Wasser- und Straßenbauverwaltung im Großherzogtum Baden", Karlsruhe 1870. S. 363—74.

†) Handschriftlich bei den betr. Akten des Landtags von 1833 im Archivariat der zweiten badischen Kammer.

Digitized by Google

schlagenen badischen Eisenbahn unter allen Verhältnissen" enthält, berechnet Dividenden von 9½ bis 39⅛ % für das auf 7—12 Millionen Gulden veranschlagte Baukapital und läßt so das Unternehmen auch in finanzieller Hinsicht als sehr aussichtsreich erscheinen. „Berichterstattung über diese Verhältnisse an so hoher Stelle", schließt Newhouse seine Eingabe an die Kammern, „wäre der Ruf, wodurch die Eisenbahn ins Leben und in die Wirklichkeit eingeführt würde. Mehr wird es für die Kapitalisten und für das Land nicht bedürfen, den ersteren das festeste Vertrauen, letztern die Ueberzeugung der Möglichkeit einzuflößen."

Die in den Kammern erstatteten Gutachten *) sprachen sich in günstigem Sinne über das Projekt aus. Insbesondere der Bericht des bekannten Heidelberger Nationalökonomen Karl Heinrich Rau in der ersten Kammer würdigte die volkswirtschaftliche, politische und soziale Bedeutung der Eisenbahn vollkommen, wenn er auch Bedenken trug, die Richtigkeit der teilweise allzu hoffnungsfreudigen Berechnungen Newhouses überall anzuerkennen.

Das Plenum fühlte sich jedoch bei der Neuheit des Planes, „der schon beim Lesen allein schwindeln mache", nicht in der Lage, einen definitiven Beschluß zu fassen. Die Petition wurde zur Vorprüfung an die Regierung überwiesen.

Newhouse, welcher als Bevollmächtigter eines Basler Komitees unter der Leitung der angesehenen Bankhäuser Bischoff zu St. Alban und Ehinger & Komp. in Basel handelte, präzisierte sein Gesuch in mehreren Eingaben an das Ministerium des Innern auf die „Veranstaltung der Vorstudien auf Staatskosten, Mitteilung statistischer Notizen, Zustandebringung eines Expropriationsgesetzes und die gesetzliche Bestimmung des Maximums eines Durchgangszolles", um auf Grund dieser Unterlagen der Ausführung des Unternehmens nähertreten zu können.

Die Regierung hatte mit Erlaß vom 18. Juli 1883 bereits auf Newhouses direkte Eingabe hin eine aus drei höheren Staatsbeamten**) bestehende Kommission zur Prüfung des Projektes eingesetzt. Diese begutachtete, daß die vorgeschlagene Bahn nur dann für das Land von Nutzen sein würde, wenn ein System von Eisenbahnen auf große Entfernungen hin bis zu einem oder mehreren bedeutenden Seehäfen entstehen sollte — wenn durch die Verbindung Badens mit Holland und Italien der Güterverkehr sich gewaltig steigern und das Ueber-

*) Vh. 1833, I. K., 2. B.-H. S. 176; II. K., 23. P.-H. S. 415.

**) Staatsrat Nebenius, Oberbaurat Rochlitz, Vorstand der Direktion des Wasser- und Straßenbaues, und Ministerialrat Goßweiler.

Digitized by Google

gewicht über einen großen Teil des europäischen Seetransports erhalten würde. Den Zeitpunkt zu ernstlichen Vorarbeiten glaubte sie noch nicht gekommen. Da zudem die Untersuchung der Oertlichkeit einen beträchtlichen Kostenaufwand erfordert hätte, so wurde Newhouse unterm 5. Februar 1835 abschlägig beschieden. Doch wurde ihm dabei in Aussicht gestellt, „daß Se. Königl. Hoheit der Großherzog dann, wenn der günstige Moment entweder durch ein bestimmtes Anerbieten von Privaten, welche mit den ihnen für die Ausführung dieses Werks zu Gebote stehenden Mitteln Bürgschaft zu leisten im Stande sind oder durch die von den Nachbarländern dargebotenen Kombinationen sich darstellt, dem wichtigen Gegenstand jede Unterstützung angedeihen lassen werde, die durch die Wahrscheinlichkeit eines Erfolgs sich rechtfertigen lasse*).

Die „Eisenbahnkrankheit" begann nunmehr jedoch, weitere Kreise zu ergreifen. Der in der badischen Eisenbahnfrage bahnbrechend gewordene Staatsrat und spätere Staatsminister Carl Friedrich Nebenius schloß in seinem Werke „Der deutsche Zollverein"**) das Kapitel über die Verkehrsanstalten, welches die Vorteile der Eisenbahnen im allgemeinen und diejenigen der entworfenen deutschen als Glieder europäischer Verkehrslinien im besonderen zu beleuchten versucht, mit der Bemerkung, daß der Einfluß, den die Vereinigung der deutschen Staaten zu einem gemeinschaftlichen Handelssystem auf die Unternehmungen zur Erleichterung der Kommunikationen auszuüben verspräche, als eine der glänzendsten Seiten dieses großen Ereignisses zu betrachten wäre. In seiner Schrift „Ueber ein Eisenbahnsystem für Deutschland"***) führte der Hannoversche Oberbergrat Grote aus, daß es „offenbar kaum eine günstigere und in aller Beziehung den sichersten Erfolg versprechende Lokalität zu einer Eisenbahnstraße gäbe, als eben das Tal des ganzen Oberrheins von Mainz bis Basel."

Es kamen hinzu die Fortschritte, welche die Entwickelung der Eisenbahnfrage in anderen deutschen und außerdeutschen Ländern gemacht — die Karlsruher Zeitung vom 9. Juli 1835 Nr. 188 führte an deutschen Eisenbahnen und Eisenbahnprojekten, „soweit sie als ernstlich gemeint bekannt geworden" oder schon im Bau begriffen waren, nicht weniger als zwanzig an — und der große Erfolg, den die Aktienzeichnung für die Leipzig-Dresdener Eisenbahn gehabt hatte.

*) Vgl. Vh. 1835, II. K., 6. P.-H. S. 120.

**) Karlsruhe, 1835.

***) Göttingen 1834 (S. 29). Das von Grote entwickelte System stimmt im wesentlichen mit dem von List in seiner bekannten Veröffentlichung „Ueber ein sächsisches Eisenbahnsystem" skizzierten überein, berücksichtigt aber die gegebenen Terrainverhältnisse näher, während List sein System ohne deren spezielle Beachtung nur nach den Hauptpunkten in geraden Linien entworfen hat,

Digitized by Google

Als im Jahre 1835 den Ständen in der Eisenbahnangelegenheit weitere Petitionen zugingen, konnte es daher nicht fehlen, daß dieselben eine freundliche Aufnahme fanden.

Das bereits erwähnte Baseler Komitee erneuerte durch Newhouse sein Gesuch, indem es sich zugleich bereit erklärte, die örtliche Untersuchung über die zweckmäßigste Anlegung der Bahn auf eigene Kosten vorzunehmen, sofern ihm eine vorläufige exklusive Konzession für den Bau erteilt würde.

Friedrich List, der große Agitator für ein deutsches Eisenbahnsystem, legte den Kammern ausführliche Kosten- und Rentabilitätsberechnungen über eine Bahn Mannheim-Basel vor. Er glaubte, diese mit nur 4,2 Millionen Gulden herstellen zu können; nach amerikanischem Muster sollten die Schienen aus Holz mit Eisenblechbeschlag bestehen. Seine Bitte ging dahin, daß ihm die Konzession erteilt werde, „die Stiftung einer Aktiengesellschaft zu dem Zwecke der Herstellung einer Eisenbahn von Mannheim nach Basel unter folgenden Bedingungen zu negoziieren:

1. Die Kompagnie kann sich nicht eher konstituieren, als bis ein bares Kapital von 4 Millionen Gulden subskribiert sein wird;
2. die Kompagnie soll berechtigt sein, für ein Drittel der Anlagekosten dieser Bahn unverzinsliche Kassenscheine zu kreiren und auszugeben, welche sie zu jeder Zeit in Metallgeld auszulösen haben wird;
3. der Kompagnie soll das Recht eingeräumt werden, Reisende und Güter zu transportieren, wofür sie der Großherzogl. Positverwaltung den erweislichen Reinertrag (d. h. den bis dahin aus diesen Transporten bezogenen) zu vergüten hat; dagegen soll ihr aber der Salztransport zu den gegenwärtigen Frachtpreisen auf 10 Jahre überlassen werden;
4. die Kompagnie soll ferner das Recht haben, die Fahrtaxen zu bestimmen, jedoch sollen dieselben die gegenwärtigen Post- und Frachtpreise in keinem Fall übersteigen; im Gegenteil sollen sie bis auf die Hälfte dieser Frachtsätze herabgesetzt werden, sobald die Hälfte sechs Prozent Reineinkommen gewähren wird;
5. die Kompagnie wird Briefe und Pakete unter 20 Pfund auf Rechnung der Post zu denselben Frachtpreisen transportieren, wie andere Güter;
6. der Kompagnie steht das Recht zu, die Bahn unter gleichen Bedingungen nach dem Ausland fortzusetzen;
7. es wird außer dieser keine andere Eisenbahn zwischen Mannheim und Basel konzessioniert werden."

Digitized by Google

Nach längerer Diskussion, welche weniger das „Ob" als vielmehr das „Wie" der Ausführung des Planes zum Gegenstande hatte, wurde beschlossen, „die Petitionen an das Großh. Staatsministerium zur möglichsten Berücksichtigung und Begünstigung dieses Unternehmens zu überweisen und dasselbe zu bitten, seinerzeit, wenn die über die Sache angestellte Prüfung ein vorteilhaftes Resultat liefert, den Kammern geeignete Vorlagen über die Eisenbahn zu machen."

Die Geneigtheit einer Anzahl in- und ausländischer Kapitalisten zur Beteiligung an dem Unternehmen ließ die Regierung keinen Augenblick zweifeln, daß es nur der Erteilung der Konzession bedürfe, um die Ausführung des Projekts zu sichern.

Um aber für die Tragweite einer solchen Entscheidung einen Anhalt zu gewinnen, ernannte Großherzog Leopold, welcher an jenen Bestrebungen persönlich ein lebhaftes Interesse nahm, mit Reskript vom 17. Januar 1836 ein Komitee aus Beamten der höheren administrativen und technischen Verwaltungen*) unter dem Vorsitze des Ministers Winter, das unter Zuziehung von Notabeln d. h. mit den wirtschaftlichen Verhältnissen der einzelnen Landesteile näher vertrauten Männern die Frage über die Ratlichkeit oder Notwendigkeit der Anlegung von Eisenbahnen im Großherzogtum erörtern sollte.

Zunächst wurde seitens der drei technischen Mitglieder des Komitees ein Bericht über die zu Grunde liegenden technischen Gesichtspunkte, wie die Terrainbeschaffenheit, die Konstruktions- und Betriebsverhältnisse, nebst Kostenvoranschlägen ausgearbeitet**), sodann teilweise gestützt auf

---

*) Staatsrat Nebenius, Geh. Referendär Stößer, Oberbaurat Sauerbeck und Bader, Professor an der Polytechnischen Schule, seitens des Ministeriums des Innern und seiner Zweige; Geh. Referendär Regenauer vom Finanzministerium, und Oberst von Fischer, Unterchef des Generalstabs, von Seiten des Kriegsministeriums — vgl. Jahresbericht des Großh. badischen Handelsministeriums für das Jahr 1873, 2. Teil.

**) „Auszug aus dem technischen Gutachten des Komitees für Eisenbahnen im Großherzogtum Baden." Karlsruhe, 1837, Druck und Verlag der W. Hasper'schen Hofbuchdruckerei.

Das Komitee gelangt darin auf Grund der politischen und kommerziellen Verhältnisse des Landes zur Forderung folgender „Staatsmaximen":

1. „Die Eisenbahn soll eine Hauptstraße für den äußern Handel des Großherzogtums werden und besonders den Transit, welcher dem Rheine parallel auf verschiedenen Straßen geht, in das Rheintal ziehen und daher sich an die wichtigsten Straßen, welche von den Nachbarländern in das Großherzogtum dringen, unmittelbar anknüpfen, oder sich durch Zweige mit ihnen verbinden.

2. Die Bahn soll keine isolierte Kommunikation sein, sondern sowohl in ihrer Hauptrichtung nach den wichtigsten Handelsplätzen fortgesetzt werden können, als sich auf Bahnen alignieren, welche von diesen gegen die Grenzen des badischen Staatsgebietes geführt werden dürften,

Digitized by Google

diesen, durch den Staatsrat Nebenius ein ausführliches Gutachten über die in Betracht kommenden privat- und volkswirtschaftlichen Fragen*). Dieses Gutachten, welches die Eisenbahnfrage nach allen Seiten hin aufs gründlichste beleuchtet, darf als Muster einer nationalökonomischen Untersuchung gelten. Es hat nicht nur in Baden, sondern auch in anderen Ländern wesentlich dazu beigetragen, die Ansichten über die Eisenbahnen zu klären. Da es auf die weitere Gestaltung der Eisenbahnfrage in Baden von allergrößtem Einflusse geworden ist, so dürfte es wohl gerechtfertigt und angebracht sein, seinen Inhalt hier kurz zu skizzieren.

Nach einigen Ausführungen über die allgemeinen Vorteile der Eisenbahnen betrachtet Nebenius die projektierte Bahn unter dem Gesichtspunkte des ökonomischen Interesses für den Unternehmer. Er kommt dabei auf Grund ungemein eingehender Berechnungen über den Personen- und Warentransport in den einzelnen Landesteilen zu folgendem Ergebnisse:

Bei Annahme einer Durchschnittstransporttaxe von 10 Gulden für den Reisenden — d. i. ca. 85 % resp. 45 % billiger als die Preise der Extrapost resp. der Eilwagen und Dampfschiffe — und 1 Gulden für den Zentner Waren auf die ganze Länge der Bahn ist mit der bisherigen Frequenz der Strecke eine 4%ige Verzinsung des Anlagekapitals ausgeschlossen.

Daß infolge der Herabsetzung der Transportkosten auf obige Sätze und der größeren Schnelligkeit der Transporte die Frequenz für die ganze Bahn sofort in zureichendem Maße wächst, erscheint fraglich. — Für die Strecke Mannheim-Heidelberg-Karlsruhe liegen die Verhältnisse

3. Die Eisenbahn soll die Dampfschiffahrt auf dem Rheine fortsetzen und gewissermaßen ergänzen.

4. Alle größeren Städte des Großherzogtums sollen von derselben, wenn es immer möglich ist, berührt werden.

5. Die Bahn soll die größtmögliche Geschwindigkeit der Förderung mit den wohlfeilsten Frachtpreisen bewirken.

6. Die Bahn soll den Betrieb der andern Kommunikationen so wenig als möglich stören."

Ueber die Richtung der Bahn wurde allgemein bestimmt, daß sie „vom Neckar südwärts ziehen und die größern Städte des Großherzogtums berühren soll."

Auf Grund seiner Untersuchungen glaubte der technische Ausschuß aussprechen zu sollen, daß sowohl die Bahntrace wie die vorgeschlagenen Bau- und Betriebsverhältnisse jenen Staatsgrundsätzen voll zu entsprechen vermöchten. Die Anlagekosten der doppelgleisigen Bahn berechnete er auf 16,4 — einschließlich der Bauzinsen auf 17,5 Millionen Gulden.

*) Bericht des Komitees für Eisenbahnen im Großherzogtum Baden an das Großh. Ministerium des Innern. Karlsruhe, 1837.

Digitized by Google

ungleich günstiger als für den restlichen Teil der Bahn. — Eine Fortsetzung der letzteren nach Frankfurt und Mainz u. s. w. würde auf die Frequenz der Transporte auf den diesseitigen Bahnteilen einen vorteilhaften Einfluß ausüben. Welchen ökonomischen Effekt aber auch die Bahn zunächst haben möge, dürfe doch erwartet werden, daß sie sich in wenigen Jahren durch den wachsenden Ertrag leicht vollständig lohnen werde.

Ueber den Einfluß, welchen die Bahn auf „den ökonomischen Zustand des Landes oder in staatswirtschaftlicher Hinsicht" auszuüben geeignet sei, sagt Nebenius: Die Nachteile, die sich an die Einführung der Eisenbahn knüpfen, sind mehr oder weniger nur vorübergehend, die Vorteile aber dauernd, und man darf eine fortschreitende Zunahme dieser erwarten.

Einzelne Gewerbe in einzelnen Städten werden in der Uebergangszeit die Schmälerung eines gewohnten Verdienstes schmerzlich empfinden. Andrerseits aber wird einer zahlreichen Klasse Gelegenheit zu vermehrter Gewerbeausübung gegeben. — In ihren ökonomischen Folgen stehen die Erleichterung des Personen- und des Warentransports infolge der größeren Wohlfeilheit und Geschwindigkeit in fruchtbarer Wechselwirkung. Die wachsende Handelstätigkeit gibt häufigere Veranlassung zu Reisen, und die häufigere persönliche Berührung zwischen den Bewohnern verschiedener Plätze bewirkt eine Vervielfachung der Geschäftsverbindungen. Jene wesentliche Erleichterung des Reisens zeitigt aber nicht nur Vorteile wirtschaftlicher Natur; sie hat einen hohen Wert auch für die geistigen und moralischen Interessen der Gesellschaft.

Was den Transit und Speditionshandel mit der (östlichen) Schweiz anbetrifft, so wird — meint Nebenius — die Bahn selbst Güter, welche auf den konkurrierenden württembergischen Landstraßen einen um 20 bis 30 Stunden*) kürzeren Weg als auf der Eisenbahn und den von ihren Endpunkten anslaufenden Landstraßen zurückzulegen haben, ableiten können, weil sie für ihre ganze Länge von ca. 56 Stunden nur ungefähr die Hälfte der gewöhnlichen Landfracht verlangt und dabei noch eine vier- bis fünfmal größere Geschwindigkeit des Transportes ermöglicht.

Von größerer Wichtigkeit als der Transit ist die Erleichterung der Aus- und Einfuhr, und hierfür ist im Interesse des Landes die Fortsetzung der Bahn besonders nach Norden dringend erforderlich. Für den allgemeinen Handel, namentlich auch für den Mitbewerb des Landtransports mit dem Seetransport sind erhebliche Resultate eben nur zu erwarten, wenn die Bahn fortgesetzt wird. Baden muß wenigstens nach

*) Badische Stunde = 4,444 Kilometer.

Digitized by Google

einer Seite hin für seine Aus- und Einfuhr auf ähnliche Vorteile rechnen dürfen, wie diejenigen sind, welche es der Schweiz und seinen nördlichen Nachbarn im wechselseitigen Verkehre anbietet. Nur dadurch wird dem Lande ein angemessen reichlicher Anteil an dem Nutzen gesichert, den die Bahn dem Verkehre und allen Interessen gewährt.

Alle Vorteile, welche die Eisenbahn der Produktion und dem Handel bringt, vermehren naturgemäß zugleich die Hilfsquellen des Staates. Letzterer wird aber auch in anderer Hinsicht aus der Bahn Nutzen ziehen. Die Aufwendungen für den Straßenbau bezw. -Unterhalt, die auf der Straße von Mannheim nach Basel besonders hoch sind, werden sich bedeutend verringern*).

Die Frage nach den „Nachteilen, welche für Baden entstehen können, wenn die Erbauung der Bahn unterbleibt", beantwortet Nebenius wie folgt:

Es ist zweifellos, daß durch jede größere Bahn in der Richtung von Süden nach Norden — auch bei größerer Entfernung vom Rhein — der Verkehr des Großherzogtums mehr oder weniger beeinflußt würde. Mangels der nötigen Unterlagen und Terrainkenntnisse läßt sich jedoch nicht beurteilen, ob von größerer Ferne her dem Lande irgendwelche bedeutende Gefahr durch eines der zur Sprache gekommenen zahlreichen Projekte droht.

Wie steht es nun aber mit einer Bahn auf dem linken Rheinufer oder in Württemberg? Werden die bedeutenden Kapitalien, die für ein derartiges Unternehmen disponibel sind, hier aber die gewünschte Verwendung nicht finden, nicht sicherlich zu gleichem Zwecke dort angeboten und verwendet werden?

Daß dies in Württemberg geschehe, glaubt Nebenius nach der allgemeinen Kenntnis der Beschaffenheit des Landes verneinen zu sollen. Anders aber, sagt er, liegen die Verhältnisse jenseits des Rheins. Eine Bahn dort ist vielfach schon als weniger kostspielig dargestellt worden. Hierbei ist nun freilich zu beachten, daß die Beziehungen von Frankfurt und Mainz mit dem diesseitigen Gebiete bis Basel weit inniger und zahlreicher sind, als mit dem jenseitigen, in welchem zudem die mehrfachen Zollschranken dem Verkehre hindernd entgegenstehen. Eine linksrheinische Verbindung von Mainz und Frankfurt mit Basel wird daher nie die Frequenz einer rechtsrheinischen erhalten können, was allerdings eine Bürgschaft gegen die Gefahr einer linksrheinischen Bahn keineswegs bietet. Eine nur Basel und Straßburg verbindende Bahn würde der Ausführung der badischen Bahn nicht im Wege stehen.

---

*) Bekanntlich ist hier allerdings im allgemeinen das direkte Gegenteil der Fall gewesen.

Digitized by Google

Ueber „die Art und Weise des Vollzugs, wenn die Herstellung einer Eisenbahn beschlossen würde", führt Nebenius endlich aus:

Leistet die Eisenbahn, was sie verspricht, so ist ihr Besitz von solcher Bedeutung, daß der Staat den Bau auf eigene Kosten unternehmen muß. „Es handelt sich um unsere größte und wichtigste Handelsstraße, von welcher alle andern, wie Aeste und Zweige eines Hauptstammes, auslaufen. Der Handel und die Produktion des ganzen Landes sind hier beteiligt. Ihr Interesse verlangt, daß die Regierung die Macht behalte, nach Zeit und Umständen ganz frei zu verfügen."

Die sonst gegen Staatsunternehmen im Vergleich zu Privatunternehmen geltend gemachten Gründe kommen kaum in Betracht, denn eine größere Bahn in Privatbesitz wird auch nicht von einem Einzelnen, sondern einer Anzahl von Beamten geleitet werden müssen. Eine Privatbahn würde durch keinen freien Mitbewerb anderer gleicher Anstalten in Schranken gehalten, da der Bau miteinander konkurrierender Bahnen im allgemeinen vermieden werden würde. Zudem besitzt der Staat in der Postbehörde bereits eine verwandte öffentliche Verwaltung, welche die Leitung der Bahn sehr wohlfeil führen könnte, da sie dazu nur einer Vermehrung ihres Hilfspersonals bedürfte. Auch eine geeignete technische Behörde ist bereits vorhanden. Hingegen müßte eine Gesellschaft erst eine kostspielige administrative und technische Direktion organisieren. Das Risiko, das der Staat beim Bau auf eigene Kosten eingeht, vermindert sich, wenn er zunächst nur die Linie Mannheim-Heidelberg-Karlsruhe herstellt, auf welcher die Verhältnisse sowohl hinsichtlich der Terrainbeschaffenheit als auch der Zahl und Größe der Städte und der vorhandenen Frequenz am günstigsten erscheinen. Jenes Risiko wird noch geringer, wenn die genannte Linie vorerst nur eingeleisig ausgebaut wird. Je nach den erzielten Resultaten kann dann — früher oder später — die streckenweise Verlängerung nach Baden, Offenburg und Straßburg, Freiburg und Basel erfolgen.

Die Kosten sind zum Teil aufzubringen durch die Ausgabe von Kassenscheinen, welche von sämtlichen großherzoglichen Kassen als Zahlungsmittel anzunehmen sind und im allgemeinen Verkehre ohne Zwang umlaufen. Einer besonderen Garantie bedürfen dieselben nicht; immerhin kann als solche der Ertrag der Bahn angewiesen werden. Da nun einerseits mit Zustimmung der Kammern die Emission auf 2 bis 2½ Millionen Gulden ausgedehnt werden könnte, andererseits aber die Strecke bis Straßburg sicherlich 2½ % Rente bringen würde, so würde sich unter Verrechnung der Kassenscheine das gesamte Baukapital mit mindestens 3½ % verzinsen. Dieser Satz würde es wiederum zulassen, die Bahn fortzusetzen, auch wenn die Verlängerung voraussichtlich nur

Digitized by Google

1½ bis 2 % bringen würde. Eine Aktiengesellschaft aber könnte man unter solchen Umständen zur Fortsetzung nicht zwingen, ohne sie zu ruinieren.

Bei der Herstellung der Bahn durch eine Aktiengesellschaft könnte auch die Möglichkeit hoher Gewinne — mangels jeglicher sicheren Berechnung — zur Agiotage reizen. Die Folgen eines Spekulationsschwindels würden aber gerade jetzt, wo die Industrie einen erfreulichen Aufschwung zu nehmen begonnen hat, äußerst nachteilig sein.

„Lassen sich öffentliche Unternehmungen, von welchen nicht mit vollkommener Sicherheit nachgewiesen werden kann, daß sie unmittelbar ihren Aufwand lohnen, in irgend einem Zweige rechtfertigen, so ist das bei allen denen der Fall, welche die Erleichterung des Verkehrs bezwecken." Die mittelbaren Folgen, welche sich an die Erleichterung und die größere Lebhaftigkeit des Verkehres knüpfen, wie die Entwickelung von Landwirtschaft, Handel und Industrie, das Steigen der Grundrente, und damit die Hebung des gesamten Volkswohlstandes und die Stärkung der Steuerkraft, werden leicht eine reichliche Vergütung gewähren.

Nebenius kommt daher zu der Forderung, „daß die *großh. Regierung auf eigene Rechnung den Bau der Eisenbahn vorläufig auf der Strecke* übernehme, wo sowohl in Beziehung auf die Baukosten als auf die Frequenz der Transporte die Verhältnisse am günstigsten erscheinen, und daß sie sodann während des Baues alle Vorbereitungen treffe, welche erforderlich sind, um, sobald die gewonnenen Erfolge hierzu Motive geben, entweder den Bau auf eigene Rechnung ohne Aufenthalt fortsetzen oder die Eisenbahn mit der Verpflichtung zur Vollendung des Baues an eine Aktiengesellschaft abtreten zu können."

Er bespricht darauf noch die Bedingungen, welche im Falle der Erteilung einer Konzession festzusetzen wären, wiederholt zum Schlusse aber seinen Antrag, *keine Konzession* zu erteilen, „in der lebhaften Ueberzeugung, daß die Gefahren, welche an die Erteilung einer Konzession sich knüpfen, größer sind als diejenigen, welche der Staat durch das Beginnen des Baues übernimmt, — daß der mögliche Verlust, der ihn, als Bauunternehmer, bei dem vorgeschlagenen Verfahren treffen kann, nicht außer Verhältnis zu dem großen Zwecke stehe, und daß es den Grundsätzen der Staatsklugheit zuwiderlaufe, ein Kommunikationsmittel, dessen Wert für den Staat und für das Publikum man noch nicht einmal approximativ zu schätzen weiß, in der Ausdehnung zu veräußern, in der die Veräußerung in Frage steht."

„Man betrachte die Lage des Großherzogtums, man überblicke seine Verbindungswege, man erwäge die Wichtigkeit der Interessen, die sich an die drei größten Zweige, an die Wasserstraße des Rheins und an die beiden seinem Laufe folgenden Landrouten knüpfen, und man wird sich

Digitized by Google

gestehen, daß der Staat kein kostbareres Eigentum besitzt, als die Straßen des Rheintales. Die Eisenbahn soll aber nahe Alles vereinigen, was jenen drei Zweigen angehörte. Mit ihrer Veräußerung begibt sich der Staat der freien Verfügung über das kostbarste Hilfsmittel der Produktion und des Handels des Landes, und keiner Voraussicht wird es gelingen, die Bedingungen dieser Entäußerung auf eine Weise zu bestimmen, daß man ohne Beunruhigung eine der wichtigsten öffentlichen Anstalten, statt in den Händen des Staats, welcher sie ausschließlich im öffentlichen Interesse zu verwalten berufen wäre, in den Händen von Aktionärs erblicken könnte, welche, soweit der Vertrag sie nicht beschränkt, nicht nur die Absicht, sondern auch das Recht haben, sie auf die ihrem eigenen Interesse zusagende Weise zu verwalten. Wenn auch dieses ihr eigenes Interesse in gar vielen Beziehungen mit dem des Publikums genau zusammentrifft, so sind die Fälle, wo dies nicht erwartet werden darf, garnicht vorauszusehen." —

Letztere Ausführungen verdienten wohl eine genauere Wiedergabe. Nebenius war zwar nicht der erste, der den Bau von Eisenbahnen in Baden angeregt hat. Bei den vorherigen Plänen aber hatte man nur Privatbahnen im Auge, dem von Amerika, England und Frankreich gegebenen Beispiele folgend. „Man dachte nicht anders," bemerkt Nebenius in seinen Aufzeichnungen*), „als daß der Bau auf Staatskosten nicht rätlich sei, und es sich nur von den näheren Bedingungen einer Konzessionserteilung handeln könne.. Ich selbst," fügt er hinzu, „war anfänglich dieser Meinung, bis mich erst eine reifere Ueberlegung und tieferes Eindringen in die noch neue Frage davon zurückbrachten ..." Heute ist mehr und mehr die Ansicht vorherrschend geworden, daß unter allen Gestaltungsformen, welche das Eisenbahnwesen in den modernen Kulturstaaten gefunden hat, das „Staatsbahnsystem allein die Aufgaben der Eisenbahnpolitik des Staates, die einheitliche Regelung innerhalb des Staatsgebietes und die Förderung der beteiligten öffentlichen Interessen vollauf zu erfüllen vermag"**). Nebenius kommt das Verdienst zu, schon als das deutsche Eisenbahnwesen noch in den Kinderschuhen steckte, nachdrücklichst auf jene Vorteile hingewiesen, seine ganze Beredsamkeit und seinen großen Einfluß an die Verwirklichung dieses Gedankens gesetzt zu haben. Der intellektuelle Schöpfer des deutschen Zollvereins ist dadurch auch zum Schöpfer der badischen Staatseisenbahnen geworden.

Am 14. Mai 1836 trat die Eisenbahnkommission in

*) Vgl. „Carl Friedrich Nebenius" von Dr. Jos. Beck, Großh. Bad. Geh. Hofrat, Mannheim, J. Schneider 1866. S. 107.

**) Denkschrift zur 1. preuß. Eisenbahn-Verstaatlichungsvorlage vom 29. Oktober 1879, S. 76.

Digitized by Google

Karlsruhe zusammen. In drei Plenarsitzungen vom 24. 26. Mai wurde der Gegenstand nach allen Richtungen gründlich durchberaten. Die Kommission machte Nebenius' Gutachten, nachdem die Notabeln seine Ansichten über den Staatsbau approbiert hatten, in allen Punkten auch zum ihrigen*) und gab es an die Regierung weiter mit dem „Finalantrag, daß alle Vorbereitungen unverweilt getroffen werden möchten, welche nötig sind, um die Bau- und Arbeitspläne und genaue Kostenüberschläge bis zum nächsten Landtage zu fertigen und im nächsten Frühjahr den Bau der Bahnstrecke zwischen Mannheim, Heidelberg und Karlsruhe beginnen zu können"**).

Im März 1837 wurde der Bericht des Komitees veröffentlicht und den Ständemitgliedern übergeben. Eine Regierungsvorlage erfolgte noch nicht. Dahingehende Anfragen in beiden Kammern wurden ausweichend beantwortet, weil, wie Minister Winter im Landtage erklärte, für das Unternehmen gleich von vornherein 18 Millionen Gulden verlangt würden, man das Land aber vor unglücklichen Spekulationen behüten wolle.

Da traten Ereignisse ein, welche eine sofortige Entscheidung in der Eisenbahnfrage notwendig machten. Auf dem linken Rheinufer hatte sich eine Aktiengesellschaft zum Bau einer Eisenbahn zwischen Basel und Straßburg gebildet; die Fortsetzung dieser Bahn bis an die rheinbayrische Grenze wurde in Beratung genommen. Die Verwirklichung dieser Pläne hätte die befürchtete Verlegung der bisherigen Hauptroute ins Ausland zur Tatsache werden lassen — ängstliche Gemüter sahen schon den Handel und Verkehr des Landes eingeengt und erstorben — und so erfolgte denn durch Großh. Reskript vom 22. Dezember 1837 die Einberufung eines außerordentlichen Landtages auf den 10. Februar 1838 — gleichzeitig mit einer bayrischen Verordnung, welche zur Bildung einer Aktiengesellschaft für eine Bahn von der Rheinschanze bei Mannheim an die französische Grenze bei Lauterburg aufforderte.

*) Dr. Jos. Beck, a. a. O., S. 108: „Die Versammlung der Notabeln . ., anfangs in ihrer großen Mehrheit den herrschenden Ansichten huldigend, entschied sich auf Nebenius' Bericht nach längerer gründlicher Beratung fast einstimmig für die Anträge desselben. . . . Dieses Resultat, das Nebenius' Bericht herbeigeführt hatte, ist umso höher anzuschlagen, als derselbe lediglich als ein von dem Staatsrat Nebenius erstattetes Gutachten, nicht aber als Kollektivvotum des Komité's und folglich als die Ansicht der Regierung der Notablenverhandlung vorgelegt worden war. Diese Form der Mitteilung, als einer bloßen Privatarbeit, hatten die Mitglieder des Komité's, eine sichere Niederlage der darin aufgestellten Ansichten erwartend, ausdrücklich verlangt, sie wollten die Weisheit ihrer Person reserviert wissen." . . .

**) Bericht des Komité's . . ., S. 80.

Digitized by Google

Mit Ungeduld bereits waren die Vorlagen der Regierung, welche in einem Gesetzentwurfe, den Bau einer Eisenbahn von der hessischen bis zur Schweizer Grenze und die zwangsweise Abtretung des in die Zugslinie fallenden Geländes, sowie einem weiteren eventl. Entwurfe, die Aufbringung der Baumittel betreffend, bestanden*), erwartet worden.

Sie fanden im Landtage prinzipielle Gegner umsoweniger, als sie sich auf die gründlichen und vertrauenerweckenden Arbeiten des Komitees für Eisenbahnen und das Urteil der Notabelnversammlung stützten. Auch hatten die in anderen Ländern inzwischen gemachten Erfahrungen es immer mehr ermöglicht, statt mit bloßen Vermutungen, mit bestimmten Tatsachen zu rechnen, und das geplante Unternehmen so seiner Ausführung immer näher gebracht.

Allgemein stimmten die Ständemitglieder darin überein, daß die Eisenbahn notwendig sei, wenn sie auch teilweise allerdings nur als das kleinere Uebel gegenüber der durch eine linksrheinische Bahn drohenden Schädigung des Landes angesehen wurde. An Meinungsverschiedenheiten und vereinzeltem heftigen Widerstande außerhalb der Kammern fehlte es übrigens nicht. So richtete z. B. der Freiherr Ludwig von Haynau in Baden eine Eingabe nebst Abhandlung „Ueber die Errichtung der Eisenbahn im Großherzogtum Baden, sowie über die Vorteile und Nachteile derselben" an die Stände. In ausführlicher Darstellung suchte er nachzuweisen, daß zwar in Amerika und Rußland, wo die Bevölkerung noch sehr gering an Zahl und die Bodenkultur noch sehr im Rückstande wäre, die Eisenbahnen große Vorteile gewähren könnten, nicht aber in Ländern mit dichterer Bevölkerung, nicht in Deutschland und am wenigsten in dem gesegneten Baden. Seine Gründe waren hauptsächlich auf die Ansicht gestützt, daß die Reisenden und Waren auf den Eisenbahnen das Land durchfliegen würden; daß dadurch zunächst die Gewerbe, welche sich mit dem Transporte der Personen und Waren beschäftigten, benachteiligt würden, und daß dann die Rückwirkung dieser und anderer Nachteile auf die Landwirtschaft von den traurigsten Folgen sein würde. Schon der

---

*) Der erstere Entwurf umfaßte 2 Artikel, deren erster bestimmte: „Von Mannheim bis zur Schweizer Grenze bei Basel wird eine Eisenbahn gebaut. Der Bau wird auf Staatskosten begonnen und fortgesetzt, so lange nicht mit Zustimmung der Stände eine abändernde Ordnung getroffen wird." Art. 2 regelte die Expropriationen.

Der zweite Entwurf forderte, daß dem Ministerium des Innern zum Bau der Bahn bis zum Schluß der Budgetperiode ein Kredit von 2 250 000 Gulden eröffnet würde, welche Summe aus den disponiblen Mitteln der Amortisationskasse gegen Verzinsung von 3½ % und Tilgung von ½ % entnommen, eventuell durch eine Anleihe aufgebracht werden sollte.

Digitized by Google

von der Eisenbahn verursachte Luftzug und der Kohlendampf müßten nachteilig auf die Pflanzen wirken. In der Eingabe eines badischen Gelehrten wird die Befürchtung geäußert, daß die Eisenbahn als ein mächtiger Elektrizitätsleiter auf den Verlauf der Gewitter von bedeutendem Einflusse werden könnte. Die Versammlung ging über diese Bedenken zur Tagesordnung über.

Am 26. März 1838 waren die Verhandlungen der Kammern beendet, bereits drei Tage später, am 29., wurde das Ergebnis derselben in drei Gesetzen — den ersten auf dem Gebiete der späterhin recht fruchtbaren badischen Eisenbahngesetzgebung — verkündet.

Nach dem ersten dieser Gesetze sollte „von Mannheim über Heidelberg, Karlsruhe, Rastatt, Offenburg, Dinglingen und Freiburg bis zur Schweizer Grenze bei Basel" eine Eisenbahn gebaut, „Kehl .. durch eine Seitenbahn mit der Hauptbahn verbunden" und letztere zwischen den genannten Orten „möglichst nahe dem Gebirge, mit besonderer Berücksichtigung auf die Ausmündungen von Seitenstraßen, an den dort liegenden volkreichen Orten hingeführt werden, wo nicht überwiegende Gründe eine Ausnahme rechtfertigen" (Art. 1). Die Ausführung hatte auf Staatskosten zu erfolgen. Jedem Landtage war über die aufgewendeten sowie die in der nächsten Budgetperiode aufzuwendenden Kosten eine besondere Nachweisung vorzulegen (Art. 2). Der Bahndamm sollte für einen doppelten Schienenweg angelegt, einstweilen aber nur eingleisig ausgebaut werden und die Legung des zweiten Gleises je nach Bedürfnis und nach Ermessen der Regierung erfolgen (Art. 3). Sofort nach endgiltiger Feststellung der Bahntrace sollte das erforderliche Grundeigentum für die ganze Linie erworben, der Bau selbst in Mannheim und an den Stellen der Bahnlinie, deren Ausführung voraussichtlich längere Zeit in Anspruch nehmen würde, wie beispielsweise bei Freiburg, begonnen und mit möglichster Beschleunigung zu Ende geführt werden (Art. 4).

Der Regierungsentwurf hatte neben der Verfügung, auf Staatskosten zu bauen, einzig die Endpunkte der Bahn bestimmt*). Die Kommission hielt jedoch die obige Fassung für notwendig; denn die Richtung der Bahn, sagte sie, sei von zu großem Einflusse auf die volkswirtschaftlichen und finanziellen Folgen des Unternehmens, als daß nicht wenigstens ihre Hauptpunkte ausdrücklich festgesetzt und ferner generell vorgeschrieben würde, daß die Bahn so nahe wie möglich am Fuße des Gebirges, dem bevölkertsten Teile der Rheinebene, hinziehe.

Rechenschaftslegung erschien wünschenswert, um die richtige Verwendung der erforderlichen, verhältnismäßig sehr bedeutenden Summen und

*) Vgl. die Fußnote auf S. 20.

Digitized by Google

die Führung der Bahn in derjenigen Richtung, welche das Gesetz vorschrieb, zu sichern. Die Bestimmungen des Art. 3 wurden aus finanziellen Rücksichten getroffen. Durch diejenige des Art. 4 sollte klar zum Ausdruck gebracht werden, daß die Bahn bestimmt bis an die Landesgrenze bei Basel fortgesetzt werde. Es war nämlich im Oberlande die Befürchtung aufgetaucht, das Gesetz könnte nachträglich dahin abgeändert werden, daß die Bahn nur bis Kehl gebaut würde.

Hinsichtlich der Aufbringung der erforderlichen Mittel bestimmte das zweite Gesetz, daß die — für eingleisigen Ausbau — auf 13 Millionen Gulden veranschlagten Kosten aus der Amortisationskasse bestritten würden, der die zur Verzinsung und Tilgung nötigen Beträge von einer Budgetperiode zur andern vom Finanzministerium zu überweisen wären (Art. 1 und 3). Für den ersten Bauaufwand wurden 4 Millionen Gulden bewilligt (Art. 2); soweit die verfügbaren Mittel der Amortisationskasse zu diesen nicht ausreichen würden, wurde die Regierung zur Kontrahierung von Anleihen ermächtigt (Art. 4).

Das dritte Gesetz endlich regelte und regelt noch in Verbindung mit dem am 28. August 1835 publizierten Gesetze „über die Verbindlichkeit zur Abtretung des Eigentums aus Gründen öffentlichen Nutzens“*) und einer späteren Instruktionsverfügung vom 3. Juli 1840 den Erwerb des Bahnterrains und die etwaigen Expropriationen.

Danach wird zunächst die Bahnlinie nach ihrer Grundfläche ausgesteckt und die an Wegen und Wasserläufen vorzunehmende Aenderung durch Profile und Plakate in der Natur deutlich angezeigt, damit jeder Eigentümer in die Lage ist, auch ohne Einsichtnahme des Planes die auf seinem Besitztum sich ergebenden Aenderungen zu erkennen. Ist dies geschehen, wird von der Expropriationskommission, bestehend aus einem Mitgliede des Ministeriums des Innern, dem Bezirksbeamten, einem Ingenieur und den Bürgermeistern der beteiligten Gemarkungen, eine Verhandlung anberaumt. In dieser werden etwaige Einsprachen und Anträge entgegengenommen und geprüft; das Ergebnis der Verhandlung wird sodann mit einem Gutachten dem Ministerium des Innern und von diesem dem Staatsministerium zur Beschlußfassung vorgelegt. Erst wenn diese erfolgt ist, kann zur Erwerbung des Geländes übergegangen werden. Letztere geschieht, soweit tunlich und angemessen, auf dem Wege des gewöhnlichen Kaufvertrages. Kann ein gütliches Uebereinkommen nicht erzielt werden, so kommt das gerichtliche Verfahren zur Bestimmung der Entschädigungssumme nach Tit. III des Gesetzes von 1835 in Anwendung. —

Die Kammern hatten des weiteren einen am 10. Januar 1838

*) Reg.-Bl. S. 271.

Digitized by Google

zwischen Baden, Hessen und Frankfurt geschlossenen Vertrag über die Herstellung einer Bahnverbindung zwischen Main und Neckar genehmigt, der weiter unten zu besprechen sein wird.

Aus den Verhandlungen der Ständeversammlung sei ferner noch erwähnt, daß auf Grund einer aus Konstanz eingegangenen Petition auch die Frage des Ausgleichs für die von der Bahn nicht durchschnittenen resp. von ihr benachteiligten Landesteile zur Sprache gekommen war. Die Kammern hatten geglaubt, dem Staate weitere Lasten, gegen welche er sich aller Voraussicht nach auch energisch gewehrt haben würde, nicht auferlegen zu dürfen und sich deshalb zu dem Antrage geeinigt, daß die Regierung dem nächsten Landtage eine geeignete Vorlage über die Abhilfe der dem Seekreise drohenden Nachteile, namentlich durch etwaige Erteilung der Konzession zur Erbauung einer Eisenbahn aus dem Rheintale an den Bodensee an eine Aktiengesellschaft machen möge. Dieser Antrag zeigt — ähnlich wie die von der Regierung dem ersten Gesetzesvorschlage gegebene Fassung —, daß mit dem Beschlusse, die Rheintalbahn als Staatsbahn zu bauen, ein Prinzip für die weitere badische Eisenbahnpolitik nicht zur Geltung gekommen war.

Die nächste Maßnahme der Regierung war die Bildung einer besonderen „Eisenbahn-Bau-Direktion" (mit dem Obersten von Fischer als Direktor) zwecks Leitung und Beaufsichtigung der Bauarbeiten und darauf bezüglichen Geschäfte*). Die unmittelbare Ausführung des Baues wurde den betreffenden Inspektionen des Wasser- und Straßenbaues übertragen**). Große Schwierigkeiten verursachte bei der Neuartigkeit des Unternehmens die Art und Weise des Bahnbaues. Das Komitee für Eisenbahnen hatte in seinem Gutachten empfohlen, eine ausländische Autorität im Eisenbahnbau zur Beratung und Leitung der technischen Arbeiten heranzuziehen, und auch die Eisenbahnbaudirektion war anfänglich dieser Meinung. Man hielt es dann jedoch für nützlicher, „ein eigenes Urteil zu gewinnen" — vornehmlich aber scheute man sich wohl, auf die hohen Forderungen der in Aussicht genommenen ausländischen Ingenieure einzugehen — und entsandte deshalb anfangs August des Jahres 1838 eine Kommission von drei Mitgliedern der obersten technischen Behörden zum Studium des Eisenbahnbaues nach Belgien, Frankreich und England, nachdem vorher noch die Verwaltungseinrichtungen und die Vorarbeiten zur Bestimmung der Zugslinie eingeleitet worden waren. Ende Oktober desselben Jahres kehrte die Kommission zurück. In einem ausführlichen, die Fragen über die Wahl des Kon-

*) Verfüg. v. 14. IV. 1838, Reg.-Bl. S. 161

**) Geschäftsordnung vom 13. VII. 1838.

Digitized by Google

struktionssystems sowohl als der Bauausführung überhaupt erschöpfenden Berichte*) legte sie ihre Beobachtungen und ihre Vorschläge nieder. Letztere waren in der Hauptsache folgende: Als Schienen sollten die Brunnel'schen sogen. Brückschienen verwendet werden. Diese sollten eine ununterbrochene Unterstützung durch Langschwellen erhalten, die ihrerseits wieder abwechselnd auf Steinblöcke und Querschwellen zu legen wären. Sämtliche Schwellen sollten dem Kyan'schen Imprägnierverfahren — Sättigung des Holzes in einer Doppelchlor-Quecksilberauflösung zwecks längerer Erhaltung — unterworfen werden. Für die Spurweite wurde das Maß von 5½ bad. Fuß = 1,6 Meter empfohlen.

„Die Gründlichkeit dieser Arbeit", sagt der den Ständen im Jahre 1840 vorgelegte erste Bericht der Eisenbahnbauverwaltung**) „überzeugte die Großh. Regierung, daß sie den inländischen Ingenieuren die Ausführung des großen Unternehmens ohne den Beizug eines Ausländers anvertrauen könne, und sie tat dieses umso eher, als es an sich klar war, daß man im Betreff der Wahl des Systems in allen Fällen selbständig entscheiden mußte, weil mit der Wahl des ausländischen Technikers natürlich auch das von ihm bisher in Anwendung gebrachte System gewählt war."***)

---

*) „Bericht der technischen Kommission, welche zum Studium der Eisenbahnen von der Großherzoglich badischen Regierung nach England abgesendet worden ist." Beilage Nr. XI zur „Ausführlichen Nachweisung über den Eisenbahnbau im Großherzogtum Baden nach dem Stand am 1. Januar 1844." Karlsr. 1844.

**) „Erste Geschäftsnachweisung der Großh. Badischen Verwaltung des Eisenbahnbaues für die Zeit vom April 1838 bis März 1840. Erstattet an das Ministerium des Innern unterm 27. III. 1840." Karlsr. 1840.

***) Wenn man den Bericht einer genauen Prüfung unterzieht, so erscheinen seine Gründlichkeit resp. die Richtigkeit der aus ihm gezogenen Schlußfolgerungen doch etwas zweifelhaft und die oben zitierten Worte nicht ganz am Platze. Eine kleine Schilderung und Illustrierung dessen, was die Kommission besonders in England beobachtete, und worauf sie ihre Vorschläge gründete, mag dies belegen.

Das bei den ersten englischen Bahnen in Anwendung gekommene System der Schienenordnung war dasjenige der freitragenden Schienen, die mit Stühlen auf isolierte Steinblöcke gelegt wurden. Da diese isolierten Träger Nachteile zeigten — sie wichen mangels einer festen Unterlage unter dem Drucke der Eisenbahnzüge nach und nach seitswärts aus ihrer Lage — so ging man dazu über, die Schienen auf hölzerne Querschwellen zu legen, so bei den meisten späteren englischen Bahnen, bei der Bahn von Paris nach St. Germain und bei sämtlichen belgischen Bahnen. — Die Spurweite sämtlicher englischen und belgischen Bahnen betrug 4 Fuß 8½ Zoll engl. — An Schienen wurden allgemein eiserne H- und T-Schienen, sogen. amerikanische Form, verwendet.

Obgleich die mit diesem System erzielten technischen und finanziellen Ergebnisse befriedigten, ging der bekannte englische Eisenbahnkonstrukteur Brunnel jr. zu einer völlig anderen Bauart über. Er erweiterte die Spurweite

Digitized by Google

Von besonderer Bedeutung ist für die Folgezeit die Wahl der Spurweite geworden.

Das Komitee für Eisenbahnen hatte ursprünglich eine Gleisbreite von 5 badischen Fuß = 1,5 Meter beantragt, diesen Vorschlag aber später im Hinblick auf einige neue ausländische Eisenbahnbauten mit bedeutend

---

auf 7 Fuß 2 Zoll und wandte eine ganz neue Art von Schienen, die hohlausgewalzten sogen. Brückschienen, an, die er — wiederum in abweichender Anordnung — auf hölzernen Langschwellen befestigte. Trotzdem nun Brunnels System seine behaupteten Vorzüge noch nicht erwiesen hatte, im Gegenteil seitens der englischen Eisenbahningenieure allgemein getadelt wurde, scheint Brunnel doch die Kommission angesteckt zu haben. Diese führt an, daß auf der von Brunnel gebauten Great-Western-Bahn von London nach Bristol große Nachlässigkeiten und Fehler vorgekommen waren, die dem Rufe des Unternehmens sehr geschadet hatten, spricht aber doch davon, daß „Parteileidenschaft" Brunnel bislang die Anerkennung versagte. Sie erwähnt, daß ein Teil der Bahn von Manchester nach Liverpool zu Versuchen benutzt wurde und begleitet dies mit den Worten: „Daß sie — d. h. die Ingenieure — auf diesen den Versuchen gewidmeten Strecken nirgends auch das System der Längenträger prüfen, weiß jedermann sich leicht zu erklären, der die besonderen Beziehungen der englischen Ingenieure und der Direktionen der Aktiengesellschaften kennt", womit sie den Umstand, daß jene Ingenieure von Langschwellen nichts wissen wollten, doch wohl etwas sehr kurz abgetan hat. Sie sagt weiter bei der Erwähnung einer Unterbettung der Langschwellen bei der Brunnelschen Great Western-Bahn, die Mitglieder der Kommission seien „*erfreut* gewesen, daß Herr Brunnel *auch hierin* nach einem richtigen Prinzip verfuhr".

Ueberaus „gründlich" und anscheinend solide ist dann freilich das von der Kommission beantragte und von der Baubehörde akzeptierte Konstruktionssystem. Der Antrag lautet: 1. Es soll das System der Langschwellen mit ganz aufliegenden Schienen ... gewählt werden ... 4. Die Stöße, sowohl der Schienen als der Langschwellen, sollen auf feste Unterlagen gelegt werden, um die ganze Anlage in dem ursprünglichen Längenprofil zu halten. Diese festen Unterlagen sollen in Steinblöcken bestehen ... 5. Zwischen je zwei Steinblöcken, in Entfernungen von 3½ Fuß von diesen, soll immer eine Querschwelle eingelegt werden, um das ganze System fester zu verbinden und die parallele Lage der beiden Schienenreihen zu erhalten ... 7. Für das Gestänge sollen Brunnels sogen. Brückschienen angewendet werden ... Es kamen also die in England einzeln angewendeten drei Systeme gleichzeitig, gewissermaßen übereinander, zur Anwendung. Der Vorteil dieser Anordnung sollte sein, daß die Bahn stabiler würde, demnach die Schienen ihre Lage besser behielten, und die Arbeiten, die sonst zur Wiederherstellung der gestörten Lage der Schienenstränge notwendig seien, wegfielen. Zugleich wurde — sonderbarerweise — ein Mindermehraufwand für den Bau herausgerechnet, der schon für die kurze Strecke von Mannheim nach Heidelberg ziemlich beträchtlich sein sollte. — Die Brückschienen sollten bei geringerem Gewichte stabiler sein als die amerikanische Schienenform.

Welches waren nun die mit diesem System gemachten Erfahrungen? Schon zwei Jahre später, nach Vollendung der Strecke Mannheim-Heidelberg, ließ man von der teuren und unpraktischen gleichzeitigen Verwendung von Steinblöcken — die ebenso wie bei jenen englischen Bahnen aus ihrer Lage

Digitized by Google

größerer Spurweite*) auf 7 Fuß abgeändert. Die Eisenbahnverwaltung entschied sich für eine Weite von 5½ Fuß = 1,6 Meter, denn „es sei der Vorschlag der nach England gesendeten Kommission, diese Spurweite festzusetzen, in ihrem Berichte auf das Umständlichste begründet, und wiederholt auf das Gründlichste beraten worden**).

In Betracht gezogen hatte man die Spurweiten von

1) 4 Fuß 8½ Zoll englisch oder 4,8598 Fuß badisch = 1,435 Meter — die in England, Belgien und Deutschland allgemein übliche —.
2) 1,5 Meter oder 5 Fuß badisch, welche auf französischen Bahnen Anwendung fand und von der Taunusbahn akzeptiert worden war.
3) 1,6 Meter oder 5½ Fuß badisch, welche von der Studienkommission in Vorschlag gebracht worden war.

Erstere Spurweite, heißt es in der zitierten ersten Geschäftsnachweisung, sei von der Erfahrung bereits als ungenügend abgetan, indem dabei sowohl die Maschinen als die Bahn selbst allzuschnell abgenützt würden. Der Aufwand für Unterhaltungskosten erscheine dabei so bedeutend, daß der Mehraufwand für den Bau der Bahn und der Maschinen mit größerer Spurweite verschwinde, wenn auch nur eine kleine Quote an den Unterhaltungskosten erspart werde. Auch aus technischen Gründen sei eine größere Spurweite geboten, damit die Maschinenbauer einzelne Teile der Maschinen genügend verstärken könnten.

Die zweite Spurweite habe einesteils noch keine Erfahrung für sich, andererseits genüge auch sie den Forderungen der Maschinenbauer nicht.

Es sei daher die von der Kommission vorgeschlagene Spurweite als die zweckmäßigste anzusehen. Auch für sie spräche zwar noch keinerlei Erfahrung, aber nach der Ansicht der tüchtigsten englischen Techniker — gemeint sind vornehmlich Maschinenfabrikanten, nicht Eisenbahningenieure —

---

gedrückt wurden — und Querschwellen ab und beschränkte sich auf letztere. Die Brückschiene erwies sich als zu wenig widerstandsfähig; sie wurde daher im Jahre 1846 durch die Vignolschiene (⊥-Form) von anfangs 96 Millim., seit 1853 120 Millim. Höhe ersetzt. Bei den Langschwellen traten immer mehr Uebelstände hervor. Die Schienenstränge parallel zu erhalten, war außerordentlich schwierig. Im Jahre 1854 ließ man daher die kostspieligen Langschwellen (die auf andern deutschen Bahnen wohl kaum zur Verwendung gekommen waren) vollständig fallen. Auch andere kostenersparende Aenderungen wurden sehr bald vorgenommen. Ueber die Spurweite w. u.

Man darf im Hinblick hierauf wohl mit Recht die Frage stellen, ob die um der Kosten willen gescheute Anstellung eines ausländischen Eisenbahningenieurs sich nicht mehr empfohlen, dem Staate manche große Mehrausgabe und Uebelstände erspart hätte.

*) Von Brunnel jr. ausgeführt. Vgl. vorstehende Fußnote.

**) „Erste Geschäftsnachweisung ..."

Digitized by Google

nieure — sei eine Weite von mindestens 5 Fuß engl. oder 5 Fuß 8 Zoll bad. = ca. 1,52 Meter erforderlich, um den Lokomotiven die Konstruktion zu geben, bei welcher der größte sowohl technische als ökonomische Nutzeffekt mit Zuverlässigkeit erwartet werden dürfe. Der Vorschlag der Kommission ginge darüber hinaus, weil sie, um die Verbindung mit Bahnen der Nachbarstaaten zu erleichtern, ein „allgemein bekanntes" — soll wohl heißen: rundes Maß zur Basis nehmen wollte und „weil die Vergrößerung keinen Falles schaden, nur für überflüssig erklärt werden könne."

Die Ausführungen der Verwaltung sind mit einiger Vorsicht aufzunehmen. Es ist richtig und muß anerkannt werden, daß damals in der Theorie die nachhaltige resp. vergleichsweise Dauer der Lokomotiven gewöhnlicher Spur teilweise bestritten wurde und daß auch die Mißstände, wie sie später auf der badischen Bahn hervortraten, damals kaum vorhergesehen werden konnten. Tatsache ist es aber auch, daß die breitere Spur schon zu jener Zeit eine nur kleine Anhängerzahl fand, daß, von der englischen Praxis abgesehen, Belgien, Preußen und Bayern nacheinander die erstgenannte Spur als Norm vorgeschrieben hatten und auch fast alle Privatgesellschaften in den anderen deutschen Staaten sich in wohlverstandenem Interesse zu keiner andern als jener Spur entschlossen. Daß diese, wie die Verwaltung sagte, von der Erfahrung bereits abgetan war, widerspricht somit direkt den Tatsachen; sie gewann im Gegenteil ein immer größer werdendes Geltungsgebiet. Auch die Forderungen der englischen Maschinenfabrikanten, auf deren Rat hin man die breitere Spur gewählt hatte, lauten so absolut nicht*).

*) Die Studienkommission a. a. O. S. 171: Nachdem wir von den Bahningenieurs nirgend eine befriedigende Nachweisung erhalten, dagegen aber die festbegründete Ansicht gewonnen hatten, daß die Entscheidung der Frage über die Spurweite der Eisenbahn durchaus zur Kompetenz des Maschinenbauers gehöre, so suchten wir die Meinungen dieser über den fraglichen Gegenstand zu vernehmen und zu sammeln. Wir sind mit den ausgezeichnetsten in Verbindung getreten und haben mit allen in ihren Werkstätten sowohl als auf den Bahnen darüber Beratung gepflogen, deren Resultat gleichförmig, ohne daß wir eine verschiedene Meinung gehört hätten, in Folgendem besteht:

„Es sei allerdings wahr, daß einzelne Teile der Maschine bei der bisherigen Spurweite von 4 Fuß 8,5 Zoll nicht mit der Stärke konstruiert werden können, wie dies der Widerstand, welchen sie leisten müssen, durchaus fordere. Bei weitem die meisten Maschinenteile aber können, wie sehr man auch die Spurweite vergrößern möge, keine zweckmäßigere Konstruktion erhalten, als man sie denselben bei der üblichen Spurweite den neuen vollkommenen Maschinen gegeben habe."

„Die Maschinen können durch eine geringe Geschwindigkeit der Kolbenbewegung, aller bisherigen Erfahrung gemäß, keine größere Dauerbarkeit gewinnen und folglich auch keinen Gewinn an den Unterhaltungskosten der

Digitized by Google

Es wäre demnach wohl umso wünschenswerter gewesen, statt ein „allgemeines Maß" vorzuschlagen, sich der allgemeinen Spurweite anzuschließen, als man in Baden wohl erkannte, daß aus einer Verschiedenheit der Spurweiten in dem allmählich sich entwickelnden deutschen Eisenbahnnetze sich Uebelstände ergeben müßten und man keineswegs etwa, wie angenommen worden ist*), auf den direkten Anschluß an die Nachbarbahnen kein Gewicht legte. Die badische Regierung ließ es aus letzteren Rücksichten nicht unversucht, übereinstimmende Vorschriften bezüglich derjenigen Spurweite herbeizuführen, mit welcher die in der Folge zur Ausführung gelangenden deutschen Staats- und Privatbahnen erbaut werden sollten — erklärlicherweise jedoch ohne Erfolg, da sie der eigenen Meinung zum Durchbruche verhelfen wollte. Frankfurt war bereit, die badischen Vorschläge anzunehmen, wenn auch Hessen einwillige. Die hessische Regierung gab, indem sie sich von den überwiegenden Vorteilen einer Gleichheit der Spurweiten in Deutschland überzeugt erklärte, weder ihre Zustimmung noch eine definitiv ablehnende Antwort. In den andern Ländern wies man teils die Forderung einer größeren als der bisher üblichen Spurweite ab, teils war man der Ansicht, daß der Staat voraussichtlich nicht zum Selbstbau schreiten werde und trug deshalb Bedenken, Vorschriften zu erlassen, welche dem privaten Unternehmungsgeiste hätten lästig werden können.

So entschloß sich denn Baden um der erwarteten großen technischen Vorteile willen, allein mit der breiten Spur zu bauen, in der — in verschiedenen amtlichen Auslassungen ausgesprochenen und betonten — Hoffnung, daß die künftig in Deutschland entstehenden Eisenbahnen sich die gewählte Spurweite aneignen würden, woran nach der Ansicht der Eisenbahnbau-Direktion kaum zu zweifeln war**).

Maschine erzeugen. (Zur Erläuterung sei erwähnt, daß Brunnel bei dem Bau großer Spurweiten u. a. von der Ansicht ausgegangen war, es werde durch dieselben möglich sein, den Triebrädern der Maschine größere Durchmesser zu geben und infolgedessen bei gleichbleibender Geschwindigkeit eine langsamere Kolbenbewegung möglich zu machen, welche ihrerseits eine geringere Abnützung aller Maschinenteile bewirken würde.) Wenn aber auch eine so bedeutende Vergrößerung der Spurweite, wie Brunnel ... sie vorgeschlagen, ein ungünstiges Verhältnis des erworbenen Nutzens zu der Vermehrung der Kosten des Bahnbaues erzeuge, so sei eine mäßige Vergrößerung der Spurweite durchaus geboten, weil nur dadurch die Möglichkeit gegeben werde, alle Teile der Maschine mit denjenigen Abmessungen und mit derjenigen Stärke zu konstruieren, welche für die gegenwärtig geforderten Leistungen einer vollkommenen Maschine notwendig sind."

*) Arthur v. Mayer a. a. O. S. 545. Vgl. S. 6.

**) Es ist bekannt, daß diese Erwartung sich nicht erfüllt hat, wenn man davon absieht, daß die Schweizerische Nordbahn von Baden nach Zürich, in Aussicht einer Verlängerung über Waldshut nach Basel, in den Jahren 1839-40

Digitized by Google

Im September des Jahres 1838 wurde der Bau auf der Strecke Mannheim-Heidelberg begonnen. Um eine gute Uebersicht über den Fortgang der Arbeiten und den für diese entstehenden Aufwand zu ermöglichen, teilte die Direktion die Bahn in 13 Sektionen zwischen den Orten Mannheim-Heidelberg-Bruchsal-Karlsruhe-Rastatt-Oos-Appenweier-Offenburg-Dinglingen-Kenzingen-Freiburg-Müllheim und der Schweizer Grenze bei Weil sowie zwischen Appenweier und Kehl ein. Diese vierzehn Orte wurden zu Hauptstationsplätzen bestimmt, zu denen noch acht Zwischenstationen treten sollten. Die Arbeiten selbst schritten nur langsam vorwärts, was zu wiederholten Anfragen in Presse und Kammern Veranlassung gab.

Der gemäß Art. 2 des Gesetzes vom 29. III. 1838 an die Kammern erstattete — mehrfach erwähnte — erste Bericht der Direktion begründet die Verzögerung teils mit der späten Ankunft der Schienen, teils damit, daß die Verwaltung über die Richtung, welche man der Bahn geben sollte, im Zweifel gewesen sei.

Das Komitee für Eisenbahnen hatte s. Zt. die geradlinige Verbindung von Mannheim und Heidelberg vorgeschlagen, auf den Antrag der Kammer aber sollte sie, wenn möglich, mehr südlich über Schwetzingen oder mehr nördlich über Seckenheim und Wieblingen im Interesse dieser Orte stattfinden. Die Führung der Bahn über Schwetzingen würde einen beträchtlichen Umweg und damit nicht unerhebliche Mehrkosten veranlaßt haben, ohne daß man eine entsprechende Steigerung der Frequenz erwartet hätte. Mehr Vorteile versprach die Richtung über Seckenheim und Wieblingen. Diese Gemeinden befürchteten jedoch von der Eisenbahn eine Beeinträchtigung (!) ihres landwirtschaftlichen Betriebes und erhoben deshalb dringende Einwendungen gegen die Ausführung jenes Planes*). Die Direktion entschied sich daher für die Einhaltung der geraden Linie nach der ursprünglich proponierten Zugsrichtung, für die sie auch das Interesse des allgemeinen Verkehrs und die geringeren Kosten geltend machte.

Zur endgültigen genauen Bestimmung der Trace war noch die Wahl der Bauplätze für die beiden Bahnhöfe erforderlich. Ueber den Platz für den Mannheimer Bahnhof gingen die Meinungen zunächst auseinander.

---

mit 1,6 Meter Spurweite ausgeführt wurde. Baden hat sich durch Annahme der größeren Gleisbreite, die an sich schon erhebliche Mehrkosten forderte, von den Bahnen der anderen Staaten isoliert und später mit großen Opfern die Umänderung in die normale deutsche Spurweite vornehmen müssen. Vgl. w. u. (II. Periode).

*) Sie haben ihrer Reue über dieses unkluge Vorgehen später recht drastischen Ausdruck gegeben und der Regierung zum Vorwurf gemacht, daß diese ihnen das bekämpfte Gute nicht aufgezwungen hat.

Digitized by Google

Man wählte schließlich einen Platz vor dem Heidelberger Tore nächst der Vereinigung der von Heidelberg und Schwetzingen kommenden Straßen, von welchem aus nicht allein die Verbindung des Bahnhofes mit dem am westlichen Ende der Stadt liegenden Rheinhafen durch eine Seitenbahn leicht ausführbar, sondern auch eine Fortsetzung der Bahn in direkter Linie nach Darmstadt — wie solche damals im Plane lag — am geeignetsten erschien.

Für den Bahnhof in Heidelberg konnte nur die westliche Umgebung der Stadt in Frage kommen. In Uebereinstimmung mit den städtischen Behörden wurde das an die Karlsruher Straße angrenzende Terrain nahe der Promenade zum Bauplatze bestimmt. Diese Wahl zeitigte einen für den Betrieb recht unangenehmen Uebelstand: die Anlegung des Bahnhofes als Kopfstation, in welche die Züge von Mannheim und Heidelberg auf demselben Wege einlaufen. Seine Vermeidung wäre jedoch nur durch einen anderen, die Verlegung des Bahnhofes in größere Entfernung von der Stadt, möglich geworden.

Ende August 1840 waren die Bauarbeiten zwischen Mannheim und Heidelberg beendigt. Durch eine Verfügung vom 31. August desselben Jahres*) wurde der gesamte Betrieb der Linie, wie von Nebenius vorgeschlagen, der dem Ministerium des Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten unterstellten Oberpostdirektion mit der Bauverwaltung als technischem Beirate übertragen. Drei Tage später erfolgte eine Verordnung, welche die Eisenbahnbau-Direktion zum 1. November d. J. für aufgelöst erklärte und deren Geschäfte der Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues übertrug**).

Der Grund hierfür ist darin zu suchen, daß die gleichzeitige Verwendung einiger Mitglieder der letztgenannten Oberdirektion bei der Eisenbahnbau-Direktion, die Unterordnung der bauausführenden Wasser- und Straßenbau-Inspektionen, insbesondere aber die Konkurrenz beider Direktionen bei Auswahl der bauführenden Ingenieure zu unendlichen Inkonvenienzen geführt und so die bisherige Organisation unhaltbar gemacht hatten***). Bei der Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues wurde für den Eisenbahnbau anfangs eine besondere Sektion gebildet, die aber nach kurzem Bestehen ebenfalls der Auflösung anheimfiel†).

---

*) Reg.-Bl. 1840, S. 226.

**) Reg.-Bl. 1840, S. 229.

***) Baer, a. a. O., S. 17.

†) Diese Zuteilung des Eisenbahnbaues an eine Behörde mit bereits umfangreichem Tätigkeitskreise kann auffällig erscheinen. Sie erklärt sich durch die damals herrschende Ansicht, daß der Staat nach Vollendung der Mannheim-

Digitized by Google

Nachdem zuvor schon zahlreiche Probefahrten stattgefunden hatten, an denen das Publikum unentgeltlich teilnehmen durfte, wurde am 12. September 1840 der regelmäßige Betrieb zwischen Mannheim und Heidelberg mit Friedrichsfeld als Zwischenstation ohne alle Feierlichkeit eröffnet*).

Durch die auf dieser Strecke gemachten Erfahrungen unterstützt, nahmen die in mehreren Sektionen begonnenen Arbeiten nunmehr einen rascheren Fortgang. Je größer aber mit dem Fortschreiten des Baues der Umfang des Eisenbahnunternehmens wurde, umso rätlicher erschien es der Regierung, dasselbe von der übrigen Finanzverwaltung zu trennen. Die Schaffung einer eigenen Organisation sollte zugleich das Vertrauen der Staatsgläubiger erhöhen und den Staatsangehörigen über die jeweiligen Bedürfnisse, disponiblen Mittel und erforderlichen Opfer Beruhigung gewähren, indem sie einen klaren Einblick in die finanziellen Verhältnisse des Bahnunternehmens ermöglichte.

Der seitens des Finanzministers in der Sitzung der II. Kammer vom 10. Juni 1842 vorgelegte bezügliche Gesetzentwurf fand nach einigen Abänderungen die Zustimmung der Stände und wurde zum Gesetz vom 10. September 1842, „über die Errichtung einer Eisenbahn-Schulden-Tilgungs-Kasse" erhoben**). Dieses regelte die Gründung der genannten Kasse mit der Bestimmung, die zum Bau der Bahn erforderlichen Kapitalien aufzunehmen und deren Verzinsung sowie allmähliche Rückzahlung zu bewirken. Zur Erfüllung dieser Aufgabe sind der Kasse die Eisenbahn- und Postemkünfte überwiesen, welche ihr unter keinem Vorwande entzogen werden dürfen. Ausgaben, welche mit den Zwecken der Kasse nichts zu tun haben, dürfen dieser in keinem Falle zugewiesen werden. Falls die Dotation nicht ausreicht, die Kosten für Kassenverwaltung, Zinsen und Tilgung zu decken, hat das Budget den Zuschuß aus der Staatskasse zu bestimmen.

Die Verwaltung der Kasse wurde den Beamten der Amortisations-

---

Baseler Bahn — wenigstens zunächst — keine weiteren Eisenbahnbauten unternehmen würde. Vgl. auch Baer a. a. O., S. 17.

*) Bekanntmachung, Reg.-Bl. 1840, S. 226.

Ueber die Benutzung der Bahn am 12. IX. 1840 sagt die Beilage zur „Karlsruher Zeitung" Nr. 252 v. 15. IX. 40: „Was die Frequenz der Bahn betrifft, so kann sie am heutigen Tage nur gering genannt werden, im Durchschnitt etwa 100 Personen auf jede Tour, die viermal hin und viermal zurück stattfindet." Ein anderes Bild bot der folgende Tag, ein Sonntag. Hierüber berichtet der „Neckarbote" (Mosbach) vom 18. IX. 1840: „Am 13. September sind auf der Mannheim-Heidelberger Eisenbahn 1800 Personen befördert worden, und dennoch mußten in beiden Städten viele zurückbleiben, weil der letzte Wagenzug nicht alle fassen konnte."

**) Reg.-Bl. 1842, S. 241.

Digitized by Google

kasse unterstellt. Mit der Prüfung der Rechnungen wurden durch das Gesetz die Oberrechnungskammer und der ständische Ausschuß betraut und damit die für die streng gesetzliche Verwaltung der Kasse erwünschten Bürgschaften gegeben.

Bald nach Erlaß dieses Gesetzes waren die Bauarbeiten auf der Strecke Heidelberg-Karlsruhe beendet, am 15. April 1843 konnte auch sie dem Betriebe übergeben werden.

B. Die Main-Neckar-Bahn.

Inzwischen war auf dem Landtage vom 1842 auch die Angelegenheit der Eisenbahn zwischen Main und Neckar wieder zur Sprache gekommen. Ueber die Vorgeschichte dieses Projektes sei folgendes bemerkt:

Am 10. Januar 1838 hatten die Regierungen von Hessen, Baden und Frankfurt „zur Regulierung einer Eisenbahnverbindung zwischen Neckar und Main" einen Staatsvertrag geschlossen. Durch diesen übernahm es Hessen, eine Aktiengesellschaft zu bilden, welche binnen vier Jahren Frankfurt (Sachsenhausen), Darmstadt und Mannheim „möglichst in geraden Richtungen" durch eine Bahn zu verbinden hatte. Badischen und Frankfurter Staatsangehörigen sollte eine bestimmte Beteiligung an dem Unternehmen durch Aktienzeichnung gestattet sein.

Baden verpflichtete sich in diesem Vertrage, in der gleichen Zeit eine gleich lange Eisenbahnstrecke „von Mannheim das Rheintal aufwärts" zu erbauen.

Beide Bahnen sollten, wie der Vertrag ferner bestimmte, „gleiches Geleise" erhalten.

Der badische außerordentliche Landtag von 1838 hatte den Vertrag am 13. Mai genehmigt. –

In Darmstadt hatte sich bereits im Jahre 1836 eine „Gesellschaft zum Bau von Eisenbahnen im Großherzogtum Hessen" gebildet und bei der Regierung die Konzessionierung einer Bahn von der badischen Grenze nach Darmstadt, Frankfurt und Mainz nachgesucht. Diese Gesellschaft hatte dann mit Genehmigung der drei Landesregierungen und unter Mitwirkung hessischer Kommissare die technischen Vorarbeiten ausführen lassen. Nach Beendigung derselben — im Jahre 1841 — war sie von der hessischen Regierung aufgefordert worden, binnen vier Wochen zu erklären, ob sie den Bau in der festgesetzten Zeit ausführen wolle und die dazu erforderlichen Mittel von sechs Millionen Gulden besitze. Die Hoffnung der Gesellschaft, daß die hessische Regierung sich für die Mitbeteiligung badischer und Frankfurter Staatsangehöriger verwenden werde, war nicht in Erfüllung gegangen; die Frankfurter und Mannheimer Bankiers, an welche sie sich wegen Geldbeschaffung gewandt hatte, hatten ablehnend geantwortet, weil eine energische Förderung des Unter-

Digitized by Google

nehmens seitens der Regierung selbst fehlte. Ausgangs 1841 war daher die Gesellschaft von dem Unternehmen zurückgetreten.

Weitere Schritte zur Einhaltung des Vertrages von 1838 waren von Hessen nicht unternommen worden. Dagegen hatte es mit Kurhessen Verhandlungen eingeleitet, die eine Eisenbahnverbindung mit letzterem Staate über Offenbach zum Gegenstande hatten und von welchen Baden und Frankfurt — wohl ohne zureichenden Grund — besorgten, daß Darmstadt der südliche Endpunkt einer von Norden kommenden, Frankfurt übergehenden, Bahn und der nördliche Endpunkt einer Fortsetzung der badischen Landesbahn in hessisches Gebiet werden könnte. Dringende Vorstellungen Badens und Frankfurts auf Vollzug des bestehenden Vertrages hatten nur den Erfolg gehabt, daß der hessische Kommissar — am 3. April 1842 — die Erklärung abgab, „man habe in Hessen die feste Ansicht gewonnen, daß man diese wichtige Angelegenheit nicht einer Privatgesellschaft überlassen könne, und werde es nicht dahin bringen, eine Masse von Schwierigkeiten zu besiegen, nur um dieses für nachteilig erachtete Resultat herbeizuführen."*) Dagegen wurde hessischerseits der Vorschlag gemacht, die Bahn auf Kosten der beteiligten Staaten herzustellen, und zugleich der Wunsch ausgesprochen, es möge die Bahn, abweichend vom früheren Projekte, längs der Bergstraße hingeführt werden.

Im Juni 1842 hatten dann die hessischen Stände beschlossen, daß der Bau und Betrieb aller Haupteisenbahnen im Großherzogtum auf Staatskosten geschehen müsse**). Einer Main-Neckar-Bahn wurde die ständische Genehmigung unter der Bedingung erteilt, daß sie die Bergstraße entlang direkt in den Bahnhof zu Heidelberg geführt würde.

Das Schicksal des Vertrages vom 10. Januar 1838 war damit besiegelt.

In geheimer Sitzung vom 25. August 1842 setzte die badische Regierung zunächst die zweite Kammer von der Sachlage in Kenntnis mit dem Hinzufügen, daß man in eine entsprechende Modifikation des Vertrages würde einwilligen müssen, wenn man überhaupt dessen Zweck in Bälde erreichen wollte. Die Kammer möchte deshalb der Regierung die hierzu nötige Vollmacht geben, da andernfalls bis zum nächsten Landtage nichts Wirksames in der Angelegenheit geschehen könnte. Bestimmte Anträge könnten nicht gestellt werden, da die ganze Angelegenheit vom Gange der schwebenden Verhandlungen abhängig wäre, bei denen die Regierung in jeder Beziehung das Interesse des Landes zu wahren und zu fördern suchen würde.

*) Vh. 1843/44, II. K. 10. B.-H., S. 364 (Bericht Schaaff).
**) Großh. Hess. Eisenbahngesetz vom 16. VII. 1842.

LIBRARY OF THE UNIVERSITY OF CALIFORNIA
Digitized by Google

Die Kommission, welche am 31. August ihr Gutachten hierüber abgab, konnte zu einem einheitlichen Vorschlage nicht gelangen. Ihre Majorität billigte zwar der Richtung nach Heidelberg gewisse Vorzüge zu, so vornehmlich jenen, daß sie, statt wie die nach Mannheim durch eine tote Landebene zu ziehen, der sehr bevölkerten und fruchtbaren Gegend der Bergstraße zu gute kommen würde. Die Nachteile, welche Mannheim besonders in Hinsicht auf den Verkehr von Süden nach Norden treffen würden, falls die Bahn nicht direkt von Mannheim nach Darmstadt und Frankfurt führte, erschienen ihr aber so groß, daß sie glaubte, eher auf die Ausführung der Bahn zunächst verzichten, als eine andere Richtung zugeben zu sollen. In einer Frachtvergünstigung für Mannheim, welche die Regierung in Aussicht gestellt hatte, erblickte sie keine genügende Abhilfe, denn dergleichen Anordnungen, meinte sie wohl nicht mit Unrecht, würden wegen der eintretenden Kollision mit anderen finanziellen Interessen nicht von langer Dauer sein. — Die Kommissionsminorität räumte ein, daß Mannheims Handelsinteressen durch seinen Ausschluß von der Hauptbahn in Nachteil geraten könnten; sie wies demgegenüber aber auf das Interesse hin, welches die Bevölkerung der Bergstraße an der Heidelberger Bahn haben mußte. Schwer sei es, sagte sie, zu entscheiden, welches dieser beiden Interessen das wichtigere sei. Da nun aber das allgemeine Interesse des Landes wie das der im Bau begriffenen badischen Bahn fordere, daß „letztere mit dem über ganz Deutschland sich nach und nach vorbereitenden Eisenbahnnetz“ möglichst bald in Verbindung gesetzt werde, dies aber durch Beharren auf der vertragsmäßigen Richtung auf längere Zeit hinausgeschoben werden würde, so gab sie auch der Richtung nach Heidelberg, falls diese zur Bedingung neuer Abmachungen gemacht würde, ihre Zustimmung.

Der Regierungskommissar suchte die geltend gemachten Bedenken zu zerstreuen. Der Handel Mannheims, führte er aus, lasse sich dreifach gliedern. Derjenige, welcher von und nach Norden und Süden den Rhein benutzt, werde durch die Bahnfrage garnicht berührt. Der Handel, welcher sich *von* und nach *Norden* auf der Wasserstraße, *nach* und von *Süden* zu Lande bewegt, könne ebenfalls keinen Nachteil erleiden, da ja eine direkte Eisenbahnverbindung mit dem Süden bestehe. Nur der Handel zu Lande mit Frankfurt und weiter nach Norden und Osten könne ungünstig beeinflußt werden; gerade dieser aber sei von untergeordneter Bedeutung; denn Mannheim habe ja noch nicht einmal, argumentierte er, eine direkte Straßenverbindung mit Frankfurt, sondern auch nur eine solche über Heidelberg. Mannheims Handel blühe seit langer Zeit; trotzdem aber habe es das Bedürfnis nach Herstellung der kurzen Straßenstrecke zwischen Käferthal und Weinheim noch nicht empfunden. Möge man aber auch über die Bedeutung des Interesses

Digitized by Google

Mannheims im Zweifel sein: unzweifelhaft sei es, daß dieses Interesse an einer direkten Bahn nach Frankfurt nicht genügend ins Gewicht falle, um einen Verzicht des gesamten Landes auf seinen Wunsch, die badische Bahn bald nach Norden fortgesetzt zu sehen, zu rechtfertigen. Von außen her müsse der badischen Bahn Nahrung zugeführt werden. Dies werde aber, da die hessischen Stände sich nur alle drei Jahre versammeln, um mindestens drei bis vier Jahre verzögert, wenn man hartnäckig auf der alten Richtung beharre.

Auch in der Plenarerörterung platzten die Meinungen besonders der Mannheimer und Heidelberger Abgeordneten heftig aufeinander. Erstere wiesen auf Aeußerungen hin, die in der hessischen Kammer seitens Mainzer Abgeordneten gefallen waren und unzweideutig aussprachen, daß man die Richtung nach Mannheim nicht einschlagen dürfe, damit der Handel dieser Stadt nach Mainz gezogen werde — Aeußerungen, die von anderer Seite als „patriotische Phantasien und Uebertreibungen" charakterisiert wurden. Um ein Hinausschieben des Eisenbahnbaues zu verhüten, wurde schließlich gegen den Antrag der Kommissionsmajorität und gegen einen Vermittelungsantrag, welcher vorschlug, von Weinheim aus nach Heidelberg und Mannheim zugleich zu bauen, der Regierung am 1. September mit 30 gegen 27 Stimmen folgende Vollmacht erteilt:

„Die 2. Kammer ermächtigt die Großherzogliche Regierung, die Main-Neckar-Eisenbahn mit dem Großherzogtum Hessen und der freien Stadt Frankfurt auf gemeinschaftliche Kosten der beteiligten drei Staaten herzustellen. Sie empfiehlt der Großherzogl. Regierung, in dem deshalb abzuschließenden Vertrage neben den allgemeinen Interessen des Großherzogtums insbesondere auch jene der Stadt Mannheim als Handelsplatz zu wahren, sowie namentlich dahin zu wirken,

1) daß Baden, auch wenn die Bahn der Bergstraße nach angelegt werde, gleichwohl nur einen kleinen Teil, etwa ein Achtel, der Kosten zu übernehmen habe, wie er der Strecke entspräche, auf welcher die Bahn nach dem Vertrage von 1838 das badische Gebiet durchschneiden würde;
2) daß aber Baden dabei für berechtigt erklärt werde, später gegen Ersatz der Kosten das Eigentum eines größern Anteils der Bahn nach dem Verhältnisse derjenigen Strecke, welche der Bergstraße nach das Gebiet durchschneidet, zu erwerben;
3) daß Baden sich, wenn die Bahn an der Bergstraße hin nach Heidelberg geführt werde, das Recht vorbehalte, auf eigene Kosten eine Bahn von Mannheim aus in die an der Bergstraße hinziehende Bahn anzulegen und sie beliebig auch durch großh. hessisches Gebiet zu führen;

Digitized by Google

4) daß im nämlichen Falle Baden auch eine Entschädigung für dasjenige erhalte, was es für den Bau der Heidelberg-Mannheimer Bahn deswegen mehr aufgewendet hat, weil es dabei unterstellte, daß diese Bahn von Mannheim aus nach Darmstadt weiter fortgeführt werde, und

5) daß bedungen werde, daß für die Handelsgüter, welche auf der Bahn von Mannheim aus nach dem Norden oder von Norden nach Mannheim versandt werden, das Bahngeld ermäßigt werde, sodaß es nicht höher kommt, als wenn die Bahn nach dem Vertrage von 1838 von Darmstadt direkt nach Mannheim ginge."

Die erste Kammer trat diesem Beschlusse am 6. September bei*). —

Bei den weiteren Verhandlungen der beteiligten Regierungen wurde nunmehr die Ausführung des Unternehmens auf gemeinschaftliche Kosten erörtert, wobei sich Baden jedoch vorbehielt, auf den Vertrag von 1838 zurückzugreifen, falls man sich über eine neue Grundlage nicht zu verständigen vermöge. Gemäß dem Beschlusse seiner Kammern setzte Baden als Bedingung für die Führung der Bahn nach Heidelberg einmal den Vorbehalt einer Seitenbahn nach Mannheim, sodann eine Entschädigung für das, was es in der Erwartung, daß Mannheim der Endpunkt der Main-Neckar-Bahn werde, bei der Herstellung der Mannheim-Heidelberger Bahn — z. B. der Bahnhofsanlage in Mannheim — mehr aufgewendet hatte, und schließlich die Zusicherung der gleichen Frachtsätze für den Transport zwischen Mannheim und Frankfurt wie zwischen Heidelberg und Frankfurt.

Letztere Bedingung wurde von den beiden anderen Staaten, die zweite von Hessen unbedingt verworfen.

Baden machte darauf den Vorschlag, die Hauptbahn über Ladenburg und eine Zweigbahn nach Mannheim zu führen und beide gemeinschaftlich zu betreiben. Als Spurweite sei die der badischen Bahn zu wählen. Hessen lehnte auch diesen Vorschlag ab.

Man brach infolgedessen diese Verhandlungen ab, um wieder über den Vollzug des alten Vertrages in Beratung zu treten.

Dieser Vertrag des Jahres 1838, aus den damaligen Ansichten über den Vorzug möglichst geradliniger Verbindung der größten Städte ohne jede Berücksichtigung des zwischen ihnen liegenden Gebietes hervorgegangen, bestand nach wie vor in unbestrittener Kraft. Je länger er aber unvollzogen blieb, desto klarer zeigte sich, daß er die nötigen Garantien für seinen Vollzug nicht in sich trug.

---

*) dem bisher Gesagten liegen die handschriftlichen Akten der geheimen Sitzungen des Landtags von 1842, im Archiv der II. badischen Kammer befindlich, zu Grunde.

Digitized by Google

Baden drang im Einverständnis mit Frankfurt zunächst auf Einhaltung der hessischerseits eingegangenen Verpflichtung. Hessen gab die Giltigkeit des Vertrages zwar mit Widerstreben zu, erklärte aber in der Konferenz vom 10. Februar 1843 durch seinen Vertreter: Wenn der Vollzug dieses Vertrags herbeigeführt werde, habe die hessische Regierung nichts zu erinnern, aber die Konstituierung einer Aktiengesellschaft überlasse sie Baden und Frankfurt. Hessen habe die Gründung einer Gesellschaft — ohne Erfolg — versucht und damit seiner Pflicht genügt.

Die Kommissare Badens und Frankfurts unternahmen in der Tat Schritte, um eine Gesellschaft zu bilden. Sie fanden aber nirgends Aktionäre, welche sich ohne Uebernahme finanzieller Opfer durch die Regierungen zu den im alten Vertrage bedungenen Verpflichtungen verstanden hätten. Vor allem wurde eine staatliche Zinsgarantie verlangt. Hessen lehnte derartige Zugeständnisse von vornherein ab; es erklärte weiter, in jedem Falle auch auf der engeren Spurweite der preußischen Bahnen bestehen zu müssen.

Um die Ausführung der Bahn nicht in unabsehbare Ferne zu rücken, fühlte sich Baden unter dem Drucke der Verhältnisse schließlich genötigt, wesentliche Bestimmungen des alten Vertrages aufzugeben.

Am 25. Februar 1843 kam es zum Abschluß eines neuen Uebereinkommens, das einen Hauptvertrag, neun Separatartikel und einen Nebenvertrag umfaßte.

Ersterer bestimmte, daß die auf Staatskosten zu bauende Bahn, von Frankfurt ausgehend, den Main überschreiten und sodann über Darmstadt, Weinheim und Ladenburg mit Ueberbrückung des Neckars nach Heidelberg geführt würde (Art. 1 und 2). Der Bahnkörper sollte für zwei Gleise angelegt, vorerst aber nur eines angebracht werden (Art. 4). Die Spurweite sollte das allgemeine Maß von 4 Fuß 8½ Zoll engl. erhalten (Art. 3). Jede der beteiligten drei Regierungen übernahm nach erfolgter gemeinschaftlicher Feststellung des Planes die Ausführung des Bahnbaues innerhalb ihres Territoriums auf eigene Kosten und verpflichtete sich, ihren Anteil in längstens drei Jahren zu vollenden (Art. 5, 6 und 7). Der Zentralbahnhof sollte in Darmstadt errichtet und den in Frankfurt und Heidelberg anzulegenden Bahnhöfen eine solche Einrichtung gegeben werden, daß die tunlichst bequeme, unmittelbare Ueberführung von Personen und Gütern auf die an beiden Plätzen vorhandenen oder noch zu errichtenden Bahnhöfe anderer Bahnen bewerkstelligt werden könnte (Art. 2). Für die Festsetzung der allgemeinen Regulative, Fahrpläne und Tarife, sowie deren Abänderung wurde das Einverständnis der drei Staaten zur Bedingung gemacht (Art. 13). Von den ersten Anschaffungskosten für Betriebsmaterial übernahm Hessen vier Sechstel, Baden und Hessen je ein Sechstel (Art. 14). Für die Leitung des

Digitized by Google

Betriebes wurde eine gemeinschaftliche Direktion mit dem Sitze in Darmstadt vorgesehen. Dieselbe sollte aus drei Mitgliedern bestehen und jede Regierung eines derselben ernennen. Der nach Bestreitung aller Betriebsausgaben sich ergebende Einnahmeüberschuß wurde zur Verteilung unter die beteiligten Regierungen nach Maßgabe ihrer Baukapitalien bestimmt (Art. 9, 10 und 15). Jedem Kontrahenten wurde anheimgestellt, auf eigene Kosten Seitenbahnen innerhalb seines Gebietes anzulegen und mit der vereinbarten Hauptbahn in Verbindung zu setzen. Für die Aufnahme einer solchen Seitenbahn in den gemeinschaftlichen Verband sollte jedoch eine besondere Vereinbarung erforderlich sein (Art. 8).

Die Separatartikel bildeten im wesentlichen Ausführungsbestimmungen zum Hauptvertrage. Sie regelten die Anfertigung der Baupläne, die Art der Kostenberechnung, das Verhältnis der Direktionsmitglieder zu einander — diese bilden ein Kollegium, in welchem das hessische Mitglied den Vorsitz führt —, die Anstellung und Entlassung des Personals und die Herstellung der Brücken über Neckar und Main, sowie das Verhältnis zwischen Bahn und Post. Sie bestimmten ferner, daß die Bahn von Ladenburg aus zunächst nach Friedrichsfeld und von hier auf dem für die badische Bahn zwischen Heidelberg und Mannheim zu einer zweigleisigen Linie eingerichteten Bahndamme nach Heidelberg führen sollte. Das auf der nördlichen Seite dieses Bahndammes bereits bestehende Gleis war zwischen Friedrichsfeld und Heidelberg in die Spurweite der Main-Neckarbahn umzubauen und samt der Hälfte des Bahndammes gegen entsprechende Vergütung an die Gemeinschaft abzutreten.

Eine Separatabmachung war schließlich noch zwischen Baden und Frankfurt getroffen. Letzteres verpflichtete sich danach, Baden alle auf badischem Territorium erwachsenden Baukosten, soweit sie ein Sechstel des gesamten Bauaufwandes übersteigen würden, zu ersetzen, wogegen Baden den entsprechenden Anteil am Reinertrage an Frankfurt zu überlassen hatte. Baden blieb dabei berechtigt, diese Bestimmung jederzeit durch die Rückerstattung jenes Zuschusses rückgängig zu machen.

Der Nebenvertrag besagte, daß Baden, von der ihm laut Artikels 8 des Hauptvertrages zustehenden Befugnis Gebrauch machend, auf dem Damme seiner Mannheim-Heidelberger Bahn eine Seitenbahn von Friedrichsfeld nach Mannheim mit der Spurweite der Main-Neckarbahn anlegen würde. Da Baden infolge der abweichenden Spurweite seiner Hauptbahn deren Material auf der Seitenbahn nicht hätte verwenden können, ihm die Einrichtung eines besonderen Betriebes auf so kurzer Strecke aber untunlich erschien, so hatte die Main-Neckarbahn das erforderliche Personal und Betriebsmaterial zu stellen. Die Vergütung, welche Baden hierfür zu leisten hatte, wurde auf denjenigen Anteil am gesamten Betriebsaufwande festgestellt, der dem Ertrage der Seitenbahn im Verhältnis zum

Digitized by Google

Gesamtrohertrage entsprechen würde. Die jederzeitige Uebernahme der Seitenbahn in eigene Verwaltung blieb Baden unbenommen.

Der Lokalverkehr zwischen Mannheim und Friedrichsfeld wurde der badischen Hauptbahn vorbehalten. —

„Keiner der drei betreffenden Regierungen ist es leicht geworden, ihre Zustimmung zu allen Punkten des Vertrages zu geben. Indessen hat eine lange und ausführliche Diskussion ergeben, daß von keiner Seite etwas Anderes oder Mehreres zu erlangen gewesen ist."*)

Es liegt auf der Hand, daß diese Verträge für Baden eine sehr große Bedeutung hatten. Handelte es sich doch nicht nur darum, das Land mit der größten Handelsstadt des südwestlichen Deutschland in bequeme Verbindung zu bringen: die neue Bahn sollte, was viel wichtiger war, die badische Bahn an das in der Entwicklung begriffene norddeutsche Eisenbahnnetz anschließen. Sie mußte auf diese Weise einen wesentlichen Einfluß auf den gesamten Personen- und Warenverkehr und damit wieder auf die finanziellen Ergebnisse der badischen Bahn ausüben, darüber hinaus aber auch auf Handel und Industrie, überhaupt die gesamte Volkswirtschaft des Landes einwirken.

Auf der andern Seite durfte man, nach Maßgabe der damaligen Ansichten und Verhältnisse, nicht außer acht lassen, daß der anfangs auf dreizehn, dann auf sechzehn Millionen Gulden veranschlagte Kostenaufwand für die Rheintalbahn nunmehr schon auf zweiundzwanzig Millionen Gulden berechnet wurde: eine Summe, weit größer, als im Laufe eines Jahrhunderts zur Anlegung aller vorhandenen Staatsstraßen verwendet worden war, verhältnismäßig größer auch, als andere Staaten für die Förderung des Verkehrswesens, speziell die Eisenbahnen damals ausgaben. Zu diesem Aufwande, der an sich schon nicht unbeträchtliche Anforderungen an die finanziellen Kräfte des Landes stellte, sollten nun noch die anteiligen Kosten für die Main-Neckarbahn treten. Auch auf eine Verbindung mit dem östlichen Nachbarn Württemberg mußte über kurz oder lang doch Bedacht genommen werden.

Die geographische Lage und Gestaltung Badens machte derartige Anstrengungen aber zur Naturnotwendigkeit; Baden durfte sie nicht scheuen, falls es sich nicht von den Vorteilen des neuen Verkehrsmittels ausschließen und dadurch auch desjenigen Teiles seines bisherigen Verkehrs, welchen es den natürlichen Vorteilen seiner Lage verdankte, verlustig gehen wollte. Notwendige Vorbedingung war es natürlich, daß die aufzuwendenden Kosten dem Lande auch angemessene Vorteile brachten, daß die eingegangenen Verpflichtungen nicht nur ein dem allgemeinen

*) Der Frankfurter Senat in der gesetzgebenden Versammlung vom 10. III. 1843. Vgl. auch Scheyrer, Geschichte der Main-Neckarbahn. S. 24.

Digitized by Google

deutschen oder internationalen Verkehre dargebrachtes Opfer darstellten. Bei der einschneidenden Bedeutung, welche dem Uebereinkommen in dieser Hinsicht beizumessen war — insbesondere wenn man berücksichtigt, daß damals ja mehr als jetzt auf handgreifliche Vorteile gesehen wurde —, kann es nicht wunder nehmen, daß dasselbe von den verschiedensten Seiten einer eingehenden Kritik unterworfen worden ist. Zeitungsartikel und Broschüren haben sich mit ihm beschäftigt und der Regierung mit verschwenderischer Freigebigkeit teils Lob, teils bitteren Tadel gespendet.

Gleiche Meinungsverschiedenheit und teilweise tiefe Erregung zeitigten die Verträge auch in den Kammern, denen sie auf Grund großh. Reskripts vom 25. November 1843 „zur Kenntnisnahme" vorgelegt wurden. Nicht nur fanden die getroffenen Bestimmungen, besonders die über Trakt und Spurweite, teilweise herbe Mißbilligung; es wurde auch behauptet, daß die Regierung ihre Kompetenz überschritten habe und deshalb die Verträge zu ihrer Giltigkeit noch der Genehmigung durch die Stände bedürften.

Auch hier war es wieder Nebenius, der durch seinen Kommissionsbericht, den er am 19. Januar 1844 in der ersten Kammer erstattete*), einen bedeutenden Einfluß auf die Verhandlungen ausgeübt und manche Sinnesänderung zu Gunsten der Verträge bewirkt hat.

Dieser Bericht gab, nachdem er den Vertrag von 1838 und die Kammerverhandlungen von 1842 kurz gestreift, zunächst eine Darstellung der stattgehabten Verhandlungen zwischen den drei Regierungen und erörterte dann die Frage, ob die Verträge nur „zur Kenntnisnahme" oder „zur verfassungsmäßigen Zustimmung" der Stände hätten vorgelegt werden müssen. Er beantwortete diese Frage in ersterem Sinne, da die Verträge nichts enthielten, was nicht der Natur der Sache nach zu einer Vereinbarung mehrerer Regierungen über die Herstellung einer ihre Gebiete durchziehenden Eisenbahn auf gemeinschaftliche Kosten gehörte und auf die eine oder andere Weise seine feste Bestimmung erhalten mußte, um ein derartiges gemeinschaftliches Unternehmen ins Leben zu rufen. Zu einer solchen Vereinbarung aber hätten beide Kammern ihre Zustimmung gegeben, ohne sie an eine bestimmte Bedingung zu knüpfen.

Er suchte alsdann mit beredten Worten nachzuweisen, daß die getroffenen Verabredungen die zweckmäßigste Vermittelung zwischen dem allgemeinen Landesinteresse und den verschiedenen lokalen Interessen darstellten.

---

*) Zu vgl. Vh. 1843—44, I. K., 1. B.-H. S. 129.

Eine kurze Wiedergabe der Hauptpunkte dürfte angebracht sein, um zu zeigen, wie mannigfaltig die Fragen waren, welche bei den Verhandlungen zur Sprache gekommen sind.

Digitized by Google

Im einzelnen rechtfertigte er zunächst die der Bahn gegebene Richtung, welche besonders angefeindet wurde, weil sie angeblich Mannheim schädigen, ja ruinieren würde. Die Interessen Mannheims als der bedeutendsten Handelsstadt des Landes, sagte er, hätten einen natürlichen Anspruch auf sorgfältige Berücksichtigung. Es leuchte aber ein, daß diese seine Vorteile nicht die einzigen Rücksichten sein konnten, die man zu nehmen hatte. Wo die Interessen Mannheims mit anderen in Konflikt gerieten, habe vielmehr eine angemessene Vermittelung gesucht werden müssen, und diese sei hier in einer Weise erzielt worden, welche nicht etwa die Stadt schädigen, sondern nur die Vorteile, welche ihr das neue Unternehmen bringen konnte, in ganz unerheblicher Weise beschränken würde.

Man habe sich anfänglich in einem Irrtum über den vermeintlich unbedingten Vorzug der geraden Eisenbahnlinien befunden, indem man den Hauptnutzen der Eisenbahnen in den Diensten erblickte, die sie dem Personen- und Güterverkehre auf große Distanzen leisten. Aus diesem Irrtum heraus habe man s. Zt. Darmstadt mit Mannheim in möglichst gerader Linie verbinden wollen. Bald schon sei jedoch die Ansicht zum Durchbruch gekommen, daß — innerhalb gewisser Grenzen — nicht der direkte Verkehr auf große Entfernungen, sondern der innere Verkehr vorzugsweise Berücksichtigung verdiene und daß deshalb die Eisenbahnen zwecks vollständiger Erfüllung ihrer Bestimmung eine Richtung erhalten müßten, auf der sie ohne allzu bedeutende Abweichung von der natürlichen Richtung des großen Güterzuges und der großen Reiserouten der dichtesten Bevölkerung begegnen. Die Richtigkeit dieser Ansicht erhelle aus den auf der Linie Mannheim-Karlsruhe erzielten Resultaten.

Auf der einen Seite könne es nun, nachdem die Bildung einer Aktiengesellschaft zur Herstellung der geradlinigen Eisenbahn sich als unmöglich erwiesen hatte, doch nicht befremdlich erscheinen, daß die hessische Regierung sich von eben diesen Erwägungen leiten ließ und es unbedingt ablehnte, die Bahn zu nahe vier Fünfteln fast ohne allen Nutzen für den inneren Verkehr zu bestreiten. Baden mußte demnach entweder auf die Eisenbahn nach Frankfurt verzichten, oder aber die Führung der Bahn längs der Bergstraße zugeben, d. h. zugeben, daß die hessische Regierung für die Interessen ihres Landes in gleicher Weise sorgte, wie Baden durch die der Mannheim-Baseler Bahn gegebene Richtung für die seinigen gesorgt hatte.

Sodann aber habe der Anschluß der Mainneckarbahn bei Mannheim auch ungeeignet erscheinen müssen, sowohl nach demselben Prinzipe, das bei der badischen Bahn im Interesse des inneren Verkehrs mit zur Geltung gebracht worden war, als auch nach jenem entgegengesetzten Prinzip, das im Interesse des großen Verkehres möglichst kurze Linien verlangte. Der vorteilhafteste Zug für den allgemeinen Verkehr wäre danach der

Digitized by Google

Längen

der verschiedenen von Darmstadt nach Mannheim und Heidelberg projektierten Eisenbahnlinien.

1a. Von Darmstadt bis Heppenheim 26,490 km.
" Heppenheim " Weinheim 9,980 "
" Weinheim " Friedrichsfeld 14,730 "
" Friedrichsfeld " Mannheim 8,730 "
59,820 km.+

1b) " Darmstadt " Friedrichsfeld 51,090 km.
" Friedrichsfeld " Heidelberg 9,570 "
60,660 km.×

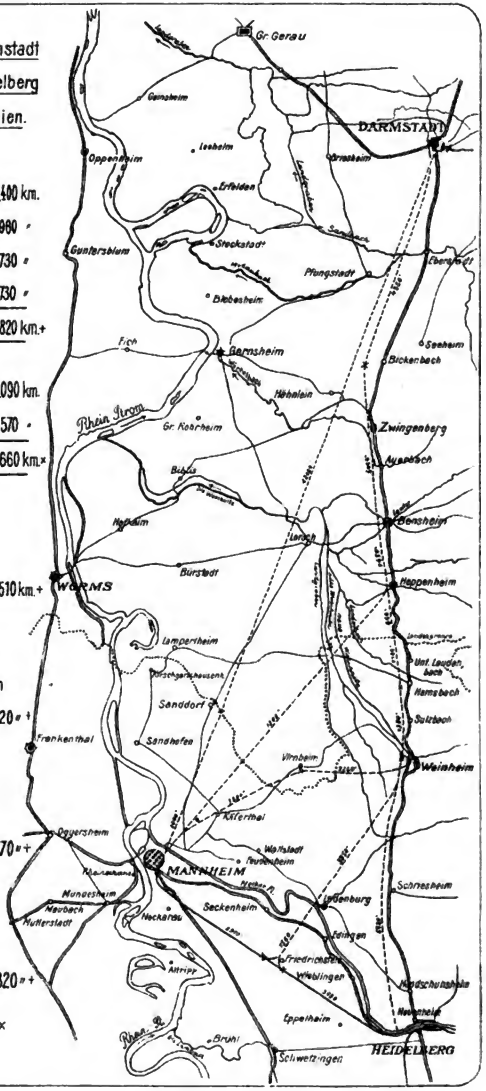
2.) Direkte Bahn:
von Darmstadt nach Mannheim 45,510 km.+

3.) von Darmstadt über Weinheim und Virnheim nach Mannheim. 53,220 "+

4.) Von Darmstadt über Heppenheim nach Mannheim. 47,770 "+

5.) Von Darmstadt über Weinheim nach Heidelberg. 53,820 "+

Massstab 1:200,000. ×



Digitized by Google

von Frankfurt nach Heidelberg gewesen. Durch diesen würde jedoch Mannheim der gewohnte Verkehr mit der Bergstraße entzogen und die Stadt auf 18 Kilometer Entfernung zur Seite gelegt worden sein.

Nebenius besprach darauf in seinem Berichte die verschiedenen Richtungen, die als in Betracht kommend angesehen werden konnten.

Lenkte die Bahn, so führte er aus, von Heppenheim, also noch auf hessischem Gebiete, nach Mannheim ab, so blieb sie ohne Nutzen für den inneren Verkehr Badens, da sie die ganze badische Bergstraße mit ihrer recht beträchtlichen Bevölkerung seitwärts liegen ließ. Mit dem direkten Zuge nach Heidelberg verglichen, hätte die Linie die Verbindung des Landes mit Frankfurt um 13 Kilometer und im Vergleich mit der gewählten Richtung über Friedrichsfeld um 6 Kilometer verlängert. Die Kosten wären bei weit geringerem Vorteile nahe die gleichen gewesen.

Führte man die Bahn erst von Weinheim aus nach Mannheim, um wenigstens diese Stadt und ihre nächste dicht bevölkerte Umgebung an den Vorteilen der Bahn teilnehmen zu lassen, so hätte jetzt Heidelberg seine kommerzielle Verbindung mit der Bergstraße verloren. Die Entfernung nach Frankfurt würde um 18 resp. 12 Kilometer verlängert worden sein.

Um sämtlichen Interessen gerecht zu werden, sei so nichts weiter übrig geblieben, als nach beiden Richtungen hin zu bauen. Hier sei nun aber wieder die Frage entstanden, an welchem Punkte die Bahn zu teilen wäre und ob beide Zweige auf gemeinschaftliche Kosten gebaut werden sollten oder nur einer und in diesem Falle welcher.

Es war nun offenbar, meinte Nebenius, daß Frankfurt und Hessen, die alle Transporte nach und von Süden in ihrem Gebiete auf einer einzigen Bahn vereinen konnten, nicht die Kosten für zwei Bahnen, auf denen diese Transporte sich zersplitterten, auf sich genommen hätten. Ebensowenig sei es angängig gewesen, etwa durch Baden die Bahn nach Mannheim, durch Hessen die nach Heidelberg bauen und betreiben zu lassen, da Hessen weder einen Zweig ausschließlich auf eigene Kosten gebaut, noch das Eigentum an einer bedeutenden Strecke seiner wichtigsten Verkehrsstraße an Baden überlassen hätte.

Man mußte also eine der beiden Linien als gemeinschaftliche Bahn erbauen — und dafür konnte nur die nach Heidelberg in Betracht kommen — und an diese eine Seitenbahn nach Mannheim anschließen.

Eine gemeinschaftliche Bahn direkt nach Heidelberg mit einer badischen Zweigbahn Heppenheim-Mannheim hätte, wie Nebenius weiter ausführte, Heidelberg eine um nahezu 7 Kilometer, Mannheim eine um ca. 5 Kilometer kürzere Verbindung mit Frankfurt gewährt, Mannheim aber den Verkehr mit der Bergstraße größtenteils verlieren lassen. Der Vollzug dieses Planes würde Baden bedeutend größere Kosten als das

Digitized by Google

getroffene Abkommen auferlegt und dem Anlagekapital eine weit geringere Rente in Aussicht gestellt haben.

Wurde die Zweigbahn bei Weinheim angeschlossen, fuhr Nebenius fort, so erhielten Heidelberg wie Mannheim eine um je 6—7 Kilometer kürzere Verbindung mit Weinheim und Frankfurt, als auf der Friedrichsfelder Linie. Der Anschluß bei Weinheim, der nach Lage der Sache dem angenommenen Plane gegenüber ausschließlich hätte in Wahl kommen können, würde in dieser Hinsicht zweifellos günstiger gewesen sein. Ueberwiegende Gründe hätten aber für Friedrichsfeld gesprochen, so das weit geringere Kapitalerfordernis, die Reduktion des geteilten Transportes auf die kürzestmögliche Strecke und vor allem der Umstand, daß eben nur die Führung der Bahn über Friedrichsfeld die Gemeinschaft zur Uebernahme des Betriebs der Zweigbahn, durch welche Baden der kostspielige Eigenbetrieb und der Nachteil eines Wechsels der Transportmittel auf der kurzen Seitenlinie erspart würde, bestimmt hätte.

Vom finanziellen Standpunkte, auf welchen Rücksicht zu nehmen die durch die Eisenbahnbauten verursachten großen Lasten zwängen, böten die Verträge den weiteren Vorteil, daß Baden, solange die Rente für die gemeinschaftliche Bahn und die Friedrichsfeld-Mannheimer Zweigbahn keine genügende wäre, seinen Anteil an der ersteren auf ungefähr die Hälfte des durch die Natur der Sache bestimmten Betrages beschränken könnte. Letzterer wäre nach der Länge der in badisches Gebiet fallenden Strecke auf mindestens ein Drittel der Gesamtkosten zu berechnen, durch die Abmachung mit Frankfurt aber zunächst auf ein Sechstel derselben festgesetzt worden. Es wäre dadurch aber keineswegs gehindert, bei günstiger Gestaltung der Erträge in den Genuß höherer Renten einzutreten, da es Frankfurt, resp. der Gemeinschaft für evtl. frühere Verluste keinerlei Ersatz zu leisten hätte.

Was nun speziell die Interessen der Stadt Mannheim anlangte, so würde weniger eine Schädigung der bestehenden Verhältnisse eintreten, als vielmehr nur ein Vorteil in Fortfall kommen, den die Herstellung einer Bahn von Frankfurt nach Mannheim ohne Seitenbahn nach Heidelberg gewährt hätte; der Vorteil nämlich, daß alle Reisenden und Waren gezwungen worden wären, Mannheim zu berühren. Jene Verbindung wäre aber von der Gemeinschaft der Staaten unbedingt verworfen worden, und ob und wann sie auf Kosten Badens zu erzielen gewesen wäre, sei zum mindesten zweifelhaft. Zudem hätten ihr größere Nachteile für den inneren und den allgemeinen Verkehr entgegengestanden. Gegen eine Bevorzugung Mannheims auf Kosten allgemeiner Interessen würde sich aber wohl mit Recht die merkantile Bevölkerung des ganzen Landes erhoben haben.

Auf den Rheintransport, sagte Nebenius weiter, könnte die getrof-

Digitized by Google

jene Wahl keinen Einfluß haben, da die Bahn mit dem Gütertransport rheinabwärts nicht konkurrieren könnte. Hingegen verspräche die Vollendung der großen badischen Bahn der Stadt eine Vermehrung der direkten Zusendungen vom Niederrhein, aus Belgien und Holland, und ihrer Spedition einen beträchtlichen Zuwachs von Gütern, welche bisher der beschwerlichen Bergfahrt auf dem Oberrhein überliefert wurden. Die Konkurrenzverhältnisse zwischen Mannheim und Heidelberg aber in ihrem Verkehre mit der Bergstraße wären durch den Friedrichsfelder Anschluß einander vollkommen gleich gestellt worden. —

Mit Rücksicht auf den Vertrag von 1838, resp. die durch diesen bedingte Art der Einmündung der Mainneckarbahn war der Mannheimer Bahnhof auf der dem Rheine entgegengesetzten Seite der Stadt angelegt worden. Nebenius regte hier die Herstellung einer Verbindungsbahn nach dem Rheinhafen an, um dadurch den Uebergang der Waren vom Bahnhof nach dem Hafen und umgekehrt zu erleichtern.

Der Bericht erörterte dann die Zweckmäßigkeit des gemeinschaftlichen Bahnbetriebes und die daran sich knüpfenden Fragen und kam schließlich auf die Annahme der normalen, preußischen, statt der größeren badischen Spurweite zu sprechen. Daß die Uebereinstimmung beider Spurweiten nur vorteilhaft gewesen wäre, sei, meinte er, von selbst einleuchtend. Baden habe nun die schmalere Spur akzeptiert keineswegs etwa, weil es die Wahl des breiteren Gleises für die badische Bahn jetzt als einen Mißgriff betrachte, sondern weil Hessen von den Vorteilen der breiteren Spur nicht zu überzeugen und deshalb von seiner Forderung der preußischen Spurweite durch nichts abzubringen war. Die Verschiedenheit der Spurweiten, fuhr er fort, sei in diesem Falle aber keineswegs von so nachteiligen Folgen, wie man vielleicht annähme. Gewöhnlich machten sich zwei Nachteile geltend, die Notwendigkeit, das Transportmaterial zu wechseln, und die Unmöglichkeit der wechselseitigen Aushilfe mit Material. Der erstere dieser Nachteile fiele hier weg, da ja an den Endpunkten der Bahn ohnehin ein Wechsel des Transportmaterials stattfinden müßte*); der letztere Nachteil aber sei ganz untergeordneter Bedeutung und komme für die große badische Bahn kaum in Betracht. In einem Falle allerdings, räumte er ein, würden sich Nachteile zeigen: eine Hemmung großer Militärtransporte in Kriegszeiten. Dieser Uebelstand sei unter dem Gesichtspunkte des allgemeinen deutschen Interesses bedauerlich, aber „so wenig uns in den Sinn kommen kann, unsere bereits hergestellten beträchtlichen Bahnstrecken umzulegen" — derartige Vorschläge waren bereits damals in der Presse gemacht worden — „ebensowenig ist jetzt noch, nachdem die Bauunternehmungen weiter vorange-

*) Diese heute längst verlassene Ansicht war damals die allgemeine.

Digitized by Google

schritten sind, zu erwarten, daß anderwärts die bereits gelegten schmäleren Gleise nach dem Maße der unsrigen abgeändert werden." —

Die erste Kammer schloß sich den Ausführungen von Nebenius voll an, indem sie erklärte, daß sie die in der Adresse vom 6. September 1842 niedergelegten Anträge als durch die Staatsverträge erfüllt und letztere den Interessen des Landes entsprechend betrachte.

Der zweiten Kammer, welche die Verträge einer verstärkten Kommission zugewiesen hatte, wurden zwei Berichte erstattet, da die Mitglieder zwei einander entgegengesetzte Meinungen vertraten.

Der Bericht des vertragsgegnerischen Abgeordneten*) trat energisch für die besonderen Interessen der Stadt Mannheim ein und bemängelte, teils von richtigen, teils von unrichtigen Anschauungen ausgehend und in den Schlußfolgerungen übertreibend, das Verhalten der Regierung als weder irgend welchen lokalen noch allgemein volkswirtschaftlichen noch finanziellen Interessen entsprechend. Die getroffene Bahnrichtung, klagte er, würde das Verderben der Stadt Mannheim sein; nur Frankfurt und Mainz könnten von der Bahn profitieren. Der Aufwand für diese letztere sei größer oder mindestens ebenso groß wie der für eine direkte Frankfurt-Mannheimer Bahn, bei welcher Baden alle Kosten für die in sein Gebiet fallende Strecke tragen würde**). Aus dem Umstande, daß eine Gemeinschaft dreier Staaten die Bahn betreiben würde, folgert er, daß Baden seine Souveränität resp. einen Teil dieser und auch seines Gebietes veräußert und damit eine der Grundlagen seiner Verfassung aufgegeben habe; dazu habe aber die Erklärung der Kammern vom 6. September 1842 nicht ermächtigt. — Er bestritt deshalb die Rechtsgiltigkeit der Verträge, solange die Kammern denselben nicht ihre Genehmigung erteilen würden.

Der zweite, vertragsfreundliche Bericht***) stellte sich hingegen ganz auf den Standpunkt von Nebenius. Er sprach die Ueberzeugung aus, daß die Regierung beim Abschluß der Verträge, welche bei erzielter möglichster Schonung von Lokal- und Sonderinteressen sicher das wahre Beste des Landes herbeiführen würden, nur innerhalb des Rahmens der ihr gegebenen Vollmacht gehandelt habe und forderte die Kammer auf, dies durch ausdrückliche Erklärung anzuerkennen.

---

*) Abg. Sander, Vh. 1843—44, II. K., 10. B.-H. S. 329—361.

**) Er erhielt dieses Resultat, indem er für die „Seitenbahn" Mannheim-Heidelberg einen um 30 000 Gulden geringeren Ertrag als für eine gleiche „Hauptbahn" berechnete und jene, zu 4 Prozent kapitalisiert, mit 750 000 Gulden als Kosten ansetzte.

***) Abg. Schaaff, Vh. 1843—44, II. K., 10. B.-H. S. 368.

Digitized by Google

Desgleichen äußerten sich Petitionen der Städte Weinheim und Ladenburg dahin, „die Kammer möge, das Interesse Aller berücksichtigend, die vertragsmäßig festgesetzte Bahnrichtung billigen und der Regierung in Ausführung derselben die notwendige Unterstützung gewähren". Andrerseits bot Mannheim für den Fall, daß die vertragsmäßige Linie aufgegeben und die Bahn von Weinheim aus ohne Abzweigung nach Heidelberg, direkt nach Mannheim geführt würde, einen Barzuschuß von 100 000 Gulden, das zur Eisenbahn erforderliche Terrain, soweit sie die Gemarkung der Stadt berühren würde, und die Mitbenutzung der im Bau begriffenen Neckarbrücke an.

In der Sitzung vom 8. Mai 1844 gelangten die Berichte zur Diskussion*). Anhänger wie Gegner der Verträge blieben hartnäckig auf ihrer Ansicht bestehen. Von letzteren wurde — vereinzelt — selbst die Meinung vertreten, daß Staatsverträge dazu da seien, nicht gehalten zu werden, und daß deshalb die Regierung nicht durch sie gebunden sei!!

Gegen die 26 Stimmen, welche der vertragsgegnerische Antrag auf sich vereinigte, gelangte schließlich der Antrag der Vertragsfreunde zur Annahme; die von den maßgebenden Frankfurter und hessischen Organen schon früher genehmigten Verträge bestanden somit nunmehr in unbestrittener Kraft**). —

Es möge dahingestellt bleiben, ob Hessen, entgegen der von Nebenius ausgesprochenen Ansicht, seinen Widerstand gegen eine andere Regelung, wie z. B. die Abzweigung beider Bahnen bei Weinheim, nicht doch aufgegeben hätte, wenn Baden und Frankfurt dahingehende Forderungen

---

*) Vh. 1843—44, II. K., 5. P.-H. S. 27.

**) Ferdinand Scheyrer, Geschichte der Main-Neckar-Bahn (1896) S. 37: „Nach längeren Verhandlungen richtete die 2. Kammer unter'm 24. Juli 1844 eine Adresse an Se. Kgl. Hoheit den Großherzog von Baden, worin ausgeführt ist, mit zunehmender Ausdehnung des Verkehrs sei das 2. Gleis zwischen Mannheim und Heidelberg nicht zu entbehren, dann aber die Ueberlassung der Hälfte des Bahndammes an die Main-Neckar-Bahn ungeeignet und deshalb kein Grund mehr vorhanden, von der geraden Linie auf dem linken Neckarufer bei Ladenburg nach Mannheim und Heidelberg abzugehen, wobei mehrere volkreiche Ortschaften berührt werden können, es möge deshalb mit Hessen dahin unterhandelt werden, daß:

„„1) der Bahndamm zwischen Mannheim und Heidelberg ganz seiner bisherigen Bestimmung überlassen bleibe, dagegen

2) die Main-Neckar-Bahn von der linken Neckarseite bei Ladenburg in möglichst gerader Richtung nach Mannheim und Heidelberg wenn tunlich mit Berücksichtigung der größeren Orte Seckenheim, Edingen und Wieblingen geführt werde, wobei es übrigens rücksichtlich des Betriebs der Zweigbahn von Ladenburg nach Mannheim bei den Bestimmungen des Vertrags vom 25. Februar 1843 sein Verbleiben behalten müßte"."

Digitized by Google

energisch und mit hessischer Hartnäckigkeit geltend gemacht hätten. Denn wenn das Interesse Badens und Frankfurts an einer Mainneckarbahn vielleicht auch ein dringenderes als das Hessens war, so wurde doch auch hier das Bedürfnis nach einer solchen stark empfunden. Daß die getroffene Wahl des Traktes eine sehr glückliche war, darf jedenfalls bezweifelt werden; ja, nicht unwahrscheinlich dürfte sein, daß mit von der Mainneckarbahn die Rede ist, wenn Friedrich Ratzel sagt*): „Auch an Resten jener sonderbarsten Auswüchse fehlt es (in Deutschland) nicht, die die Kleinstaaterei sogar im Verkehrsleben getrieben hat, wo sie die kürzeren Verbindungen hinderte und die Eisenbahnen um mißliebige Orte herumführte." —

Nachdem am 11. Juli 1846 die gemeinschaftliche Direktion in Darmstadt zusammengetreten war und am 27. Juli die erste durchgehende Probefahrt von Heidelberg bis Frankfurt und zurück stattgefunden hatte, wurde am 1. August 1846 die Bahn dem regelmäßigen Betriebe übergeben.

Dieser Adresse trat die 1. Kammer nicht bei, genehmigte vielmehr ihrerseits den neuen Vertrag, der endlich auch die Zustimmung der 2. Kammer fand."

Nach vorstehenden Ausführungen Scheyrers hätten beide Kammern erst nach dem 24. Juli 1843, die 2. Kammer vielleicht erst längere Zeit danach, den Verträgen zugestimmt. Es ist dies jedoch nicht zutreffend. Die 1. Kammer hat bereits am 23. März, die 2. Kammer, wie oben ausgeführt, am 8. Mai die Verträge anerkannt. Was Scheyrers Ansicht zu Grunde liegt, ist nur Folgendes: Gelegentlich der Beschlußfassung über das Budget des badischen Anteils an der Main-Neckar-Bahn kam die Budgetkommission nochmals mit einigen Worten auf die Main-Neckar-Bahn-Richtung zurück: „Nur zu einer Bemerkung", heißt es in ihrem Berichte, „fühlen wir uns veranlaßt. Man scheint bei der Vereinbarung von der Unterstellung ausgegangen zu sein, daß man zwischen Heidelberg und Mannheim ein zweites Gleise für die badische und die Main-Neckar-Bahn immer werde entbehren können .. Würde man die Notwendigkeit eines zweiten Gleises für die nächste oder auch nur entferntere Zukunft annehmen können, so würde es sehr zweifelhaft sein, ob es nicht in vielen Beziehungen vorzuziehen wäre, die Main-Neckar-Bahn von Ladenburg aus in möglichst gerader Linie nach Mannheim und Heidelberg ... zu führen und die Heidelberg-Mannheimer Bahn ganz ihrer bisherigen Bestimmung zu belassen. Wir legen diese Bemerkung hier mit dem Wunsche nieder, die Großh. Regierung möchte die Sache wenigstens in Erwägung ziehen". Dieser Anregung wurde seitens der 2. Kammer in der von Scheyrer zitierten Adresse Ausdruck gegeben, diese jedoch von der 1. Kammer als unnötig verworfen. Damit war die Angelegenheit erledigt. Nur um eine neue leise Anregung also hatte es sich gehandelt. Von einer Genehmigung oder Nichtgenehmigung der — längst anerkannten — Verträge konnte keine Rede mehr sein.

*) In „Deutschland" (Leipzig 1898), S. 332.

Digitized by Google

Die Baukosten sollten nach einem Voranschlage vom Jahre 1845 für

hessisches Gebiet	3 190 000 Gulden =	5 468 571 Mark
badisches Gebiet	2 524 500 Gulden =	4 327 714 Mark
Frankfurter Gebiet	1 671 500 Gulden =	2 865 429 Mark
	7 386 000 Gulden =	12 661 714 Mark

betragen. Die Gesamtkosten des Unternehmens einschließlich des ersten Betriebsmaterials beliefen sich in Wirklichkeit für die

hessische Strecke auf		6 098 686 Mark
badische Strecke auf	3 491 597 Gulden =	5 985 597 Mark
Frankfurter Strecke auf		4 981 357 Mark

insgesamt also auf 17 065 640 Mark.

Frankfurt leistete zu den Kosten der badischen Strecke vertragsmäßig einen Zuschuß von 1 650 000 Gulden = 2 828 572 Mark, sodaß der damalige Aufwand Badens sich auf 3 157 025 Mark berechnete. Im Jahre 1867 zahlte Baden den Beitrag Frankfurts zurück, um in den Genuß der immer höher gewordenen Rente für die ganze badische Strecke zu gelangen.

Da grundsätzlich alle baulichen Erweiterungen den Baukapitalien der einzelnen Staaten zugeschlagen wurden, so haben sich dieselben in der Folgezeit regelmäßig erhöht.

Von besonders bemerkenswerten Bauwerken auf badischem Gebiete ist neben dem Bahnhofe in Heidelberg, der wie alle größeren badischen Bahnhöfe jener Zeit durch den Baurat Eisenlohr erbaut wurde, die im Jahre 1848 eröffnete Neckarbrücke bei Ladenburg zu erwähnen, welche allein einen Aufwand von rund 1 750 000 Mark verursachte. Bis zu ihrer Vollendung vermittelte eine hölzerne Notbrücke den Verkehr*).

Der Bau der großen badischen Bahn war in der Zwischenzeit immer weiter fortgeschritten. Am 1. Mai 1844 war sie bis Rastatt, fünf Tage später bis Oos, am 1. Juni desselben Jahres bis nach Offenburg und Kehl vorgerückt.

An das in einem Seitentale gelegene Baden-Baden hatte man die Bahn nicht führen können. Schon im Juni 1843 hatte deshalb die Gemeinde an das Ministerium des Innern die Bitte um Errichtung einer Seitenbahn von Oos nach Baden gerichtet. Sie wurde aber einstweilen abschlägig beschieden, weil die Regierung abwarten wollte, ob das Bedürfnis nach einer solchen Bahn sich als unabweisbar herausstellen würde, ebenso das Karlsruher Bankhaus S. v. Haber, welches die Erlaubnis zum Bau der Bahn nachgesucht hatte. Die Stadt wandte sich darauf in einer Petition an die Stände. Schon jetzt, hieß es in derselben, sei der Personenverkehr nach Baden mit den zur Verfügung stehenden

*) Zu vgl.: „Ausführliche Nachweisung“ ... von 1853.

Digitized by Google

Mitteln kaum zu bewältigen. Durch den Bau der badischen Bahn würde sich nun der Fremdenzufluß ganz beträchtlich steigern; die vorhandenen unvollkommenen Omnibuseinrichtungen müßten alsdann noch mangelhafter erscheinen. Im Interesse der weiteren Hebung des berühmten Bades sei eine bessere Verbindung mit der Bahn unbedingt geboten. — In der Erwägung, daß eine Seitenbahn von Oos nach Baden ohne alle Schwierigkeit anzulegen und daher wenig kostspielig sein, auf der andern Seite aber voraussichtlich recht einträglich werden würde; in Anbetracht ferner, daß der Zugang nach Baden tatsächlich mit mancherlei Unbequemlichkeiten verknüpft war, beantragten die Kammern den Staatsbau und -betrieb der gewünschten Bahn*). Sie wurde beschlossen und am 25. Juli 1845 dem Betriebe übergeben.

Da der Verkehr auf den bisher fertiggestellten Bahnstrecken ein über Erwarten lebhafter geworden war, so sprach sich die Oberpostverwaltung als Betriebsbehörde unbedingt für die Notwendigkeit des zweiten Gleises aus, welcher Forderung durch die Gesetze vom 28. Februar 1845 und 21. September 1846 gewillfahrt wurde**).

Am 1. August 1845 war die Bahn bis Freiburg fertig gestellt; es folgten die Strecken Freiburg-Schliengen am 14. Juni 1847 und Schliengen-Efringen am 8. November 1848. Während die Herstellung des Bahnkörpers bis Schliengen, von einigen Stellen ober- und unterhalb Freiburgs abgesehen, auf nennenswerte Schwierigkeiten nicht gestoßen war, waren ihr auf der letztgenannten Strecke, auf welcher sich das Gebirge bis dicht an den Rhein vorschiebt, solche ernstester Art entgegengetreten. Vornehmlich war es die zu durchbrechende Kalkkonglomeratbildung, welche veranlaßte, daß die Massen nach und nach in Bewegung gerieten und förmlich flüssig wurden. Einschnitte sanken bald nach ihrer Herstellung wieder ein, indem Sohle und Wände derselben sich in eine breiartige Masse verwandelten, ganze Bergkuppen erhielten Risse und drohten einzustürzen. Teilweise mußte deshalb der Boden bis auf die festere Lettschicht in 5 Meter Tiefe ausgehoben und mit Steinen aufgefüllt werden; an anderen Stellen mußten Strebemauern von 10 Meter Stärke errichtet werden. Von Efringen an bis Haltingen nahe der Schweizer Grenze war das Terrain wieder günstiger. Am 22. Januar 1851 wurde auch diese Strecke dem Verkehre übergeben — das Eisenbahngesetz von 1838 war mit ihrer Eröffnung vollzogen.

Während die Baukosten für die Bahn von Mannheim bis an die Südgrenze und von Appenweier bis Kehl bei Ausführung eines Gleises

*) Vh. 1843—45, II. K., 13. V.-H. S. 33, 5. P.-H. S. 410 und 425.

**) Reg.-Bl. 1845 Nr. V. resp. 1846 Nr. XXXVIII. Zu vgl. auch Vh. 1843—45, II. K., 13. V.-H. S. 315, 11. P.-H. S. 401.

Digitized by Google

im Jahre 1838, wie erwähnt, auf 13 Millionen Gulden geschätzt und im revidierten Kostenanschlage von 1840 auf 15 Millionen Gulden, im folgenden von 1843 bereits auf 20 Millionen Gulden berechnet worden waren, beliefen sie sich tatsächlich auf rund 23,5 Millionen Gulden oder 40,25 Millionen Mark. Der gesamte Bauaufwand für die 280,9 Kilometer lange, bis Freiburg d. h. auf 211 Kilometer zweigleisige Bahn einschließlich der Bahn von Oos nach Baden-Baden betrug rund 28 Millionen Gulden oder 48 Millionen Mark, unter Einrechnung der Bauzinsen und des Betriebsmaterials rund 55 Millionen Mark, für einen Kilometer also 196 400 Mark. Die Kosten nur des Bahndammes mit einem Gleise waren am geringsten in der Sektion Heidelberg-Bruchsal mit ca. 36 985 Gulden oder 63 410 Mark, am höchsten in der Sektion Müllheim-Haltingen mit ca. 122 920 Gulden oder 210 730 Mark auf den Kilometer.

Bemerkenswerte Bauwerke sind die hölzerne Murgbrücke bei Rastatt*), die steinerne Gewölbbrücke über die Dreisam bei Freiburg, der Viadukt (22 Bogen) im Dorfe Bellingen und besonders die Kinzigbrücke oberhalb Offenburgs. Letztere wurde zuerst als gußeiserne Bogenbrücke mit vier massiven Sandsteinpfeilern und fünf Oeffnungen gebaut. Das im Jahre 1851 aufgetretene Hochwasser zerstörte sie vollständig. An ihrer Stelle wurde die jetzige Gitterbrücke mit einer einzigen 63 Meter weiten Oeffnung errichtet. — Daneben sind die Bahnhöfe in Mannheim, in den 60er und 70er Jahren durch großartige Hafen- und Bahnhofsanlagen ersetzt, in Heidelberg, Karlsruhe und Freiburg zu erwähnen. Auch Kehl war als Hauptstation gedacht. Es entstanden jedoch Streitigkeiten über den zu wählenden Platz, welche bewirkten, daß die Bahn in der vollen geplanten Ausdehnung zunächst nicht zur Ausführung kam. Während die Regierung den Bahnhof direkt an die Rheinbrücke und das dort gelegene Zollhaus setzen wollte, agitierte Kehl aufs lebhafteste für die Anlage in der Stadt selbst. Da es in seinen Bestrebungen von den Kammern unterstützt wurde, so wurden die bereits begonnenen Arbeiten eingestellt und einstweilen nur ein provisorischer Bahnhof an der sogen. Kreuzstraße errichtet. Es hat eines langen Zeitraumes bedurft, bis dem Mißstande des Provisoriums abgeholfen und der Bahn ihr naturgemäßer Endpunkt am Rheine gegeben wurde.

Die ersten Lokomotiven waren aus England — von Sharp Roberts in Manchester und Stephenson in Newcastle — bezogen worden. Als jedoch eine von der Keßlerschen Maschinenfabrik in Karlsruhe auf eigene Gefahr gebaute Maschine dem englischen Fabrikate in nichts nachstand, wurde die Lieferung in der Folge hauptsächlich dieser Firma übertragen.

*) Die Holzbogenkonstruktion dieser Brücke ist im Jahre 1879 durch Blechträger ersetzt worden. Vgl. Jahr.-Ber. der Staatsebn. 1879 S. 15.

Digitized by Google

Erwähnt sei bei dieser Gelegenheit noch, daß die Kammern auf dem Landtage 1847—49 der Regierung den Wunsch ausgesprochen hatten, es möchten beim Eisenbahnbau weder ausländisches Material noch ausländische Arbeiter verwendet werden.

Die Anlegung der ersten Bahntelegraphen datiert aus der zweiten Hälfte der vierziger Jahre. —

Mit der Bahn von der Nord- bis an die Südgrenze des Landes war der Stamm hergestellt, aus dem das heutige weitverzweigte Eisenbahnnetz Badens hervorgewachsen ist. Daß dieser Stamm Aeste schlagen müßte, wollte er nicht nur ein kümmerliches Dasein führen und langsam absterben, sondern reges Leben erwecken, hat man — teilweise wenigstens — auch damals schon sehr bald empfunden, und es hat deshalb nicht gefehlt an mannigfachen, mit dem Beginn der vierziger Jahre einsetzenden Versuchen, die im Bau begriffene Bahn an Bahnen der Nachbarstaaten anzuschließen und neue Schienenwege hervorzurufen. Man wollte im Süden der Schweiz, insbesondere Basel und Zürich, im Osten Württemberg die Hand reichen. Dem durch die Nordsüdbahn seines Durchgangsverkehres beraubten Oberlande wollte man durch eine Kinzigtal-Bodenseebahn aufhelfen. Der Weg aber, den man zu beschreiten gedachte, erwies sich als ungangbar.

Man hat sich gewöhnt, Baden als ein Land anzusehen, das von Anfang an dem Staatsbahnprinzip gehuldigt hat und ihm bis in die neueste Zeit, von den jüngeren Bahnen mehr lokaler Bedeutung abgesehen, treugeblieben ist*). Diese Meinung ist jedoch eine irrige. Nachdem Baden sich aus freien Stücken entschlossen hatte, die Bahn von Mannheim an die Schweizer Grenze auf Staatskosten zu bauen, und mehr oder minder gezwungen worden war, auch zum Bau der Mainneckarbahn aus Staatsmitteln beizutragen, glaubte es, von Staats wegen auf lange Zeit, wenn nicht für alle Zeiten, genug getan zu haben. Im Jahre 1845 erklärte der badische Staatsminister, daß es Entschluß der Regierung sei, keine neuen Eisenbahnprojekte mehr auf Staatskosten auszuführen. Dieser Entschluß beruhe auf der Erwägung, daß die finanziellen Kräfte es nicht erlaubten, Eisenbahnen aus *laufenden* Mitteln zu bauen, ohne das Land mit bedeutenden Steuern zu belasten, auf der Erwägung weiter, daß die Schuldenmasse — andere als die geringen Eisenbahnschulden hatte Baden damals überhaupt kaum — nicht höher gesteigert werden dürfe, wenn man das Land nicht großen Gefahren in der Zukunft aussetzen wolle. Aehnlich war die Stimmung in den Kammern. Noch auf dem Landtage von 1857—58 führte die Regierung in den Motiven

*) So Buchenberger in seiner diesjährigen Publikation „Finanzpolitik und Staatshaushalt im Großherzogtum Baden", S. 118.

Digitized by Google

zu einer Eisenbahnvorlage aus*), daß es nicht nur angemessen, sondern schlechthin nötig sei, die Herstellung der weiteren Bahnen, welche sich der badische Staat zur Aufgabe setze, wenigstens teilweise der Privatindustrie zu überlassen. Ja, man könnte die Frage aufwerfen, ob nicht alles, was in Ausdehnung des Systems von Schienenwegen noch zu tun wäre, dem privaten Kapitale überlassen werden sollte. Angesichts der badischen Eisenbahnschuld von 40 Millionen Gulden wäre wohl der Gedanke nicht unberechtigt, den Staatsaufwand für Eisenbahnen nunmehr für geschlossen zu erklären. Und womit wurde diese Meinung begründet? Jeder beträchtliche weitere Aufwand, hieß es, werde neue Anlehen erfordern; neue Anleihen seien aber nur unter steigend immer lästigeren Bedingungen möglich. Die fortschreitende Benützung des Staatskredits trage naturgemäß zu dessen Schwächung bei.

Wie konnte es bei einer derartig einseitigen Auslegung einer in gewissem Maße wohl bestehenden Tendenz, bei so einseitigen Ansichten, die keinen Unterschied darin machten, ob der Staatskredit zur wirtschaftlichen Erschließung und Förderung des Landes oder z. B. zum Ankauf von Kanonen benutzt wurde, auch anders sein, als daß der Staat bald davon abkam, selbst weitere Eisenbahnen zu bauen und zu betreiben! Es kam hinzu, daß eine klare Einsicht in das Wesen, die allgemeinen volkswirtschaftlichen Vorteile der Eisenbahnen noch nicht genügend vorhanden war und daß, abgesehen von Württemberg, auch alle Nachbarstaaten den Bau von Eisenbahnen dem privaten Unternehmungsgeiste überlassen hatten. Der Staat wollte handgreifliche, sichere finanzielle Vorteile vor Augen sehen, ehe er neue Bahnen baute.

So bemühte sich denn auch Baden, fremdes Kapital für seine weiteren Eisenbahnprojekte zu interessieren. Aber mit dem ersten Rausche war bald auch die Zeit verflogen, in der es nur der Erteilung einer Erlaubnis zur Anlage von Eisenbahnen bedurfte, um diese erstehen zu sehen. Die geschaffenen Eisenbahnen hatten selbst wohl dazu beigetragen, daß sich den Kapitalien lockendere Verwendungsgelegenheiten als im Eisenbahnbau boten, sofern nicht der Staat zu Garantien und Unterstützungen sich herbeilassen wollte. Als Baden dann eine Beteiligung an neuen Bahnen eingehen wollte, machte sich die wirtschaftliche Krisis der Jahre 1846—47 geltend; es folgten die Revolutionsjahre 1848 und 1849, welche tief in das Wirtschaftsleben eingriffen, das Vertrauen erschütterten, den Kredit untergruben, die Tätigkeit in Handel und Gewerbe lähmten — Umstände, die keineswegs dazu angetan waren, zu neuen Eisenbahnunternehmungen zu ermuntern. Auch der Inhalt der von der Regierung vorgeschlagenen und von den Ständen beschlossenen Konzessionsbedingungen,

*) Vgl. w. u. S. 87 ff.

Digitized by Google

welche u. a. den einstigen unentgeltlichen Bahnheimfall forderten, hat wohl dazu beigetragen, das Privatkapital fernzuhalten.

Je mehr nun die große badische Bahn ihrer Vollendung entgegenschritt, desto mehr wurde auch die Notwendigkeit fühlbar, sie durch geeignete Anschlüsse an andere Bahnen zu ergänzen und zu erweitern. Da aber die für Privatbahnen erlassenen Gesetze und Konzessionsbedingungen den erhofften praktischen Erfolg durchaus nicht zeitigen wollten, sah sich schließlich der Staat gezwungen, selbst, wenn auch nur langsam und zögernd, wieder einzutreten.

II. Periode, 1851—1861: Der Anschluß der badischen Bahn an den Weltverkehr im Süden, Osten und Westen.

A. Bruchsal-Bretten-Mühlacker*).

Als einen Ausfluß jenes Strebens, fremdes Kapital zum Eisenbahnbau in Baden heranzuziehen, darf man wohl den Staatsvertrag betrachten, der am 4. Dezember 1850 zwischen Baden und Württemberg abgeschlossen wurde. Derselbe brachte endlich eine Verständigung über die Verbindung der badischen Bahn mit der württembergischen Westbahn, nachdem — mit größeren oder kleineren Unterbrechungen — bereits länger als ein Jahrzehnt über diese Frage zwischen beiden Staaten verhandelt worden war. Im Norden Deutschlands nahte ein System von Eisenbahnen seiner Vollendung; bereits mehrere Schienenwege erstreckten sich in ununterbrochener Linie von Osten nach Westen und schlossen beiderseits an die Eisenbahnnetze der Nachbarländer an, während der Süden einer solchen Verbindungslinie bislang entbehrte. Ein beträchtlicher Verkehr, den die natürlichen Verhältnisse auf den Süden hinwiesen, war auf diese Weise zum Schaden des letzteren auf Norddeutschland umgeleitet worden.

Für die Verbindung der Bahnen Württembergs und Badens fielen zunächst ja die Vorteile ins Gewicht, die sie als Mittel zur Belebung des gegenseitigen und inneren Verkehres beider Länder, zur Befriedigung der Bedürfnisse des Personen- und Güterverkehrs, zur Förderung des Handels und der Industrie in den von ihr berührten Bezirken gewähren

*) Zu vgl. Vh. 1845, II. K., 12. P.-H. S. 126, 13 B.-H. S. 327, I. K., 2. P.-H. S. 271, 4. B.-H. S. 12, 1846, II. K., 9 P.-H. S. 191, 7. B.-H. S. 503, 1850—51, II. K., P.-H. S. 217, 7. B.-H. S. 381 u. S. 475, I. K., P.-H. S. 151, B.-H. S. 347. Verhandlungen der württ. Kammer der Abgeordneten 1845, Bd. XII. S. 663, 1851—52, 1 B. B., 1. Abt. S. 41, ferner auch Jakob, die württembergischen Staatseisenbahnen, S. 30.

Digitized by Google

mußte. Insbesondere mußte Württemberg die Verbindung mit dem Rheine und mit Mannheim und Frankfurt wünschenswert erscheinen.

Aber auch der große Durchgangsverkehr hatte, wie schon angedeutet, an jener Verbindung das größte Interesse. Es handelte sich hier für ihn um die Herstellung eines notwendigen — nachdem alle anderen bereits gebaut resp. im Bau oder doch von seiner Ausführung abhängig gemacht: des letzten — Gliedes in einer großen mitteleuropäischen Bahn, welche, von Havre über Paris, Straßburg, Ulm, Augsburg und München einerseits nach Wien und weiter nach Ungarn hinein, andererseits nach Triest sich erstreckend, den fernen Westen Europas mit seinem Osten verbinden sollte. Es handelte sich ferner um ein Bindeglied für den Verkehr von Marseille und Lyon, überhaupt dem südlichen Frankreich, mit dem südlichen Deutschland und den Donauländern in der Richtung über Kehl und Stuttgart; es kam endlich und vornehmlich in Betracht die nordwestlich-südöstliche Verbindung der Nordsee — Belgiens, der Niederlande und der englischen Häfen — über Mannheim mit den Häfen des Adriatischen Meeres.

Bei der großen Bedeutung, die nach alledem der badisch-württembergischen Anschlußbahn zukam, darf mit Recht die Frage gestellt werden, welche Umstände es waren, die ihre Ausführung so lange hinausgeschoben haben.

Finanzielle Gründe, die Lage des Geldmarktes und ähnliches, konnten für den relativ geringen Aufwand, der notwendig gewesen wäre, nicht allein in Betracht kommen. Der Grund ist zu suchen in den Schwierigkeiten, welche die Kollision verschiedenartiger Interessen einer Verständigung in den Weg legten; er ist vor allem zu suchen in einem Interessenkonflikte zwischen Baden und Württemberg.

Faßt man die Möglichkeiten, welche sich jener Verbindung der württembergischen Westbahn mit der badischen Bahn darboten, sowie ihre allgemeinen Vorzüge und Nachteile näher ins Auge, so ergeben sich zwei Wege. Der erste, bei Durlach von der badischen Bahn abzweigend, führt nach Pforzheim und von dort, nachdem er die Grenze bei Enzberg überschritten, bei Mühlacker (Eckenweierhof) in die württembergische Westbahn. Der zweite verläßt die badische Bahn bei Bruchsal und führt über Bretten und den Grenzort Klein-Villars, um sich ebenfalls bei Mühlacker mit der württembergischen Bahn zu vereinigen.

Von württembergischer Seite wurde außerdem eine Fortsetzung der württembergischen Nordbahn von Heilbronn aus über Sinsheim mit Anschluß an die badische Bahn bei Wiesloch oder Heidelberg zur Sprache gebracht. In diese Trace, die wohl Württemberg überwiegende Vorteile bot, konnte Baden jedoch damals unmöglich einwilligen. Dieselbe schloß nicht nur den Verkehr von Süden und Westen her, sowie Karlsruhe und

Digitized by Google

die Schwarzwaldtäler von vornherein von der Verbindung aus; auch für den Verkehr von und nach Nordwesten wäre die badische Bahn fast vollständig ausgeschaltet worden, bei alledem der Bau aber zum weitaus größten Teile seiner Länge Baden zur Last gefallen. Bei den Verhandlungen zwischen beiden Regierungen wurde diese Linie daher auch kaum ernsthaft in Erwägung gezogen.

Betrachten wir nunmehr die Pforzheimer und die Brettener Linie unter den eingangs angegebenen Gesichtspunkten.

Als bloße Seitenverbindung mit dem Zweck, die von ihr durchzogenen Bezirke des Vorteils der Eisenbahnen teilhaftig werden zu lassen und durch die Erleichterung des nachbarlichen Verkehrs den Hauptbahnen eine vermehrte Frequenz zuzuwenden, stellte sich die Pforzheimer Bahn zweifellos günstiger dar. Die Zahl ihrer An- und Umwohner bildete ein Mehrfaches derer des Brettener Zuges; sie setzte sich zusammen aus einer wohlhabenden und gewerbfleißigen städtischen Bevölkerung, die an sich die Frequenz der Bahn ungleich mehr begünstigen mußte als die mehr ländliche Bevölkerung im Umkreise der Brettener Linie. Ein weiterer erheblicher Vorteil resultierte daraus, daß bei Pforzheim die weithin sich erstreckenden württembergischen Schwarzwaldtäler der Enz, Nagold und Würm mit den Städten Calw, Neuenbürg, Wildbad, Weil u. a. zusammenstoßen, von deren recht beträchtlicher gewerbsamer Einwohnerzahl für den württembergischen wie badischen Lokal- und den Zwischenverkehr ein reichlicher Seitenzufluß zu erwarten stand, der auf einer Brettener Bahn fast gänzlich entfiel.

Auch bezüglich des Transitverkehrs, der von Westen und Südwesten her durch Baden und Württemberg zieht, der Linie Straßburg-Stuttgart folgend, bot die Pforzheimer als die kürzere Verbindungslinie größere Vorteile.

Anders jedoch lagen die Verhältnisse, soweit der Verkehr von und nach dem Norden und Nordwesten in Frage stand. Für die in dieser Richtung sich bewegenden Transporte bildete die Brettener die kürzere und infolgedessen vorteilhaftere Verbindung. Da jene mangels einer Konkurrenz sich der badisch-württembergischen Bahn, gleichviel ob über Pforzheim oder Bretten führend, bedienen mußte — ein verkehrshemmendes Moment konnte man in dem relativ kleinen Umwege über Pforzheim wohl nicht erblicken —, so hatte zwar Baden von der Wahl der Pforzheimer Linie nicht nur keine Einbuße, sondern den Vorteil der Benutzung seiner Bahn auf längerer Strecke zu erwarten. Da ferner die Konkurrenz zweier Länder in ihrem Verkehr nach einem dritten Lande, bei sonst gleichen Mitteln, ja wesentlich von den Distanzen abhängig ist, so mußte in derjenigen Badens und Württembergs um den Transit nach

Digitized by Google

der östlichen Schweiz jede Verlängerung der badisch-württembergischen Linie eine Begünstigung der badischen Bahn, insbesondere der vorgesehenen Schwarzwaldbahn, bedeuten — naturgemäß auf Kosten Württembergs.

Rein technisch wies die Pforzheimer Linie für den Bau und Betrieb einer Bahn größere Schwierigkeiten auf als die Brettener; ein größerer Tunnel bei Pforzheim und eine Steigung von $^1/_{67}$ auf die Strecke von ca. 7 Kilometern ergaben sich als unvermeidlich. Doch waren diese Schwierigkeiten schon nach dem damaligen Stande der Technik unschwer zu überwinden. Auch die Kosten, die auf der kürzeren Brettener Linie etwas geringer zu veranschlagen waren, als auf der längeren Pforzheimer, konnten auf die Wahl des Verbindungsweges keinen wesentlichen Einfluß ausüben.

Dies waren die Verhältnisse, welche den so lange hingezogenen, mehrfach abgebrochenen und wieder aufgenommenen Unterhandlungen zu Grunde lagen.

Schon ausgangs der dreißiger Jahre, bevor die erste badische Eisenbahnstrecke eröffnet, bevor die Ausführung des in seinen Grundzügen zwar festgelegten württembergischen Eisenbahnsystems überhaupt beschlossen war, war die württembergische Regierung in Verhandlungen mit der badischen eingetreten, um sich noch vor dem Angriff der Arbeiten des Anschlusses ihrer Bahnen an die des badischen Nachbarstaates zu versichern. Diese Verhandlungen hatten zu einer Untersuchung des Terrains der Pforzheim-Durlacher Linie durch Ingenieure beider Staaten geführt.

In den hierüber erstatteten Gutachten bezeichnete der württembergische Techniker den Anschluß über Pforzheim als durchaus unzweckmäßig, während der badische Ingenieur zu dem Schlusse gelangte, daß die Verbindung auf dieser Linie derjenigen über Bretten-Bruchsal bei weitem vorzuziehen sei, weil auf letzterer die Entfernung zwischen Karlsruhe und Stuttgart um 16 Kilometer größer sei und sie überhaupt für die Westostbahn nicht geeignet erscheinen könne. Die badische Eisenbahnbehörde schloß sich diesem Urteile an.

Auf den gegen Ende des Jahres 1842 ausgesprochenen Wunsch Württembergs um Untersuchung auch der Brettener Linie erfolgte im Februar 1844 — nachdem jene Untersuchung bereits ein Jahr zuvor zugestanden, infolge verschiedener Zwischenfälle und notwendiger Vorarbeiten aber immer wieder aufgeschoben worden war — seitens der badischen Regierung der Vorschlag, über die Vorzüge und Nachteile der in Betracht kommenden Tracen in Karlsruhe gemeinschaftliche Erörterungen und Beratungen stattfinden zu lassen, die dann den späteren Unterhand-

Digitized by Google

lungen über einen etwa abzuschließenden Staatsvertrag zu Grunde gelegt werden sollten.

Im März 1844 traten die beiderseitigen Delegierten zusammen. Nachdem sie ihre Vorarbeiten im Mai resp. Juni desselben Jahres abgeschlossen und die Frage in den darauffolgenden Verhandlungen erschöpft hatten, legten sie ihre teils übereinstimmenden, teils voneinander abweichenden Ansichten in einem gemeinschaftlichen Protokolle vom 14. November 1844 nieder. Beide sprachen sich dahin aus, daß für die Verbindungsbahn nur die Zugslinie über Pforzheim und Bretten, beide von Eckenweierhof (Mühlacker) in Württemberg ausgehend, in Betracht zu ziehen wären und daß vom rein technischen Gesichtspunkte aus der Brettener Bahn Vorzüge eingeräumt werden müßten. Während aber der württembergische Kommissar dieser Linie auch im übrigen den Vorrang gab, weil sie für die Hauptrichtungen des württembergischen Verkehrs nach dem Ober- und dem Unterrhein die beste Vermittelung darböte, sprach der badische Kommissar die Meinung aus, daß nur der Pforzheimer Anschluß gleichzeitig die Interessen des Binnen- und die des deutschen Transitverkehrs wahren könnte.

Das Ansuchen der württembergischen Regierung um sofortige Eröffnung von Unterhandlungen auf Grundlage dieses Berichts mußte die badische Regierung einstweilen abschlägig bescheiden, da die Angelegenheit aus Anlaß dreier Petitionen der Städte Pforzheim, Bretten und Bruchsal nunmehr auch den bad. Landtag beschäftigte. Von besonderem Werte und Interesse wie auch von besonderem Einflusse war hier der von Nebenius namens der Kommission der ersten Kammer erstattete Bericht*). Derselbe betonte auf das energischste die Notwendigkeit, den Anschluß durch die Pforzheimer Linie vorzunehmen. Er schilderte die Vorzüge dieser Verbindung in ausführlicher und überzeugender Weise, wogegen er von der Wahl des Brettener Traktes schwerwiegende Nachteile befürchtete. „Wir können im Interesse der Hauptzweige des großen Verkehrs zwischen Osten und Westen, noch weit entschiedener im Interesse des nachbarlichen Verkehrs zwischen Württemberg und Baden und des inneren Personen- und Güterverkehrs, auf das wir ein ganz vorzügliches Gewicht legen müssen, sodann im Interesse unseres Transithandels in der Richtung sowohl nach dem Elsaß als nach der Schweiz, im Interesse der Frequenz unserer Nordbahn, im wohlverstandenen finanziellen Interesse der Unternehmung und wie nach allen diesen Beziehungen im allgemeinen Landesinteresse, so auch im besonderen Interesse der Erhaltung des Wohlstandes einer der bedeutendsten Städte des Landes (d. i. Pforzheim) nur wünschen, daß der vorliegenden Bitte dieser Stadt

*) Vh. 1843—44, I, 2. V.-H. S. 271—93.

Digitized by Google

(nämlich der Bitte um Führung der Verbindung über Pforzheim) entsprochen werde . . . Wir würden, wenn die Herstellung der Bahn über Bretten uns garnichts kostete, dennoch keinen Augenblick anstehen, die Richtung über Pforzheim vorzuziehen, da nicht nur mindere Vorteile, sondern zugleich wesentliche Verluste und Gefahren, womit uns die Wahl der ersteren Zugslinie bedroht, in Betracht kommen . . ."

Entgegen der Meinung der Regierung, welche durch den Staatsminister von Dusch in der zweiten Kammer erklären ließ, daß keine neuen Eisenbahnprojekte auf Staatskosten ausgeführt werden würden, ging übrigens Nebenius „lediglich von der Voraussetzung aus, daß nur die Herstellung der fraglichen Bahnstrecke auf Kosten des Staats in Frage stehe und in keiner Weise von der Ueberlassung dieses Unternehmens an eine Aktien-Gesellschaft die Rede sein könne".

Sein Bericht veranlaßte eine neue Eingabe der Stadt Bretten*), welche sich polemisch über jenen ausließ und ihm u. a. die Absicht unterschob, daß die Vornahme des Anschlusses über Pforzheim nur verlangt würde, um Mannheim zu schaden und dessen Handel nach Karlsruhe zu verpflanzen — eine Insinuation, die von der Kommission als Ironie bezeichnet wurde und eine ernsthafte Widerlegung wohl kaum verdiente.

Neben Bretten und Bruchsal war es vor allem Mannheim, das gegen die Pforzheimer Bahn auftrat, ähnlich wie in Württemberg sich Calw und Heilbronn für dieselbe aussprachen. Die überwiegende Majorität beider Kammern entschied sich jedoch für den Pforzheimer Anschluß, indem sie gleichzeitig die Regierung ersuchte, in keinem Falle auf eine andere als die badische Spurweite einzugehen.

Die badische Regierung setzte die württembergische von diesem Beschlusse ihrer Kammern in Kenntnis mit dem Hinzufügen, daß sie sich gebunden erachten müsse, dem Wunsche ihrer Stände die entschiedenste Rechnung zu tragen. —

Auch im württembergischen Landtage bildete die Anschlußfrage den Gegenstand eingehender Erörterungen.

In der Annahme, daß Baden nicht würde umhin können, da die Hand zu bieten, wo sie ihm gereicht würde, hatte die württembergische Regierung sich entschlossen, mit der Tat vorzugehen, und im Jahre 1845 für den Bau einer Eisenbahn von Ludwigsburg nach Kleinvillars — an der Bruchsaler Linie — von den Ständen 4 500 000 fl. verlangt, welche Forderung die Billigung der Stände aber nicht fand. Die Eisen-

*) Erläuterung und Berichtigung des Berichtes, den die hohe erste Kammer sich durch die Petitionskommission in Bezug auf die württembergisch-badische Verbindungs-Eisenbahn und namentlich auf die Eingabe der Stadt Pforzheim vom 7. III. dieses Jahres hat erstatten lassen. Vh. 1843–44, I. K., 4. B.-H. S. 23—38.

Digitized by Google

bahnkommission der zweiten Kammer sprach in dem recht ausführlichen und gründlichen Berichte des Freiherrn von Cotta einer Heidelberg-Heilbronner Verbindung überwiegende Vorzüge zu und machte deshalb den Vorschlag, bei den weiteren Verhandlungen mit Baden die Linie über Pforzheim zuzugeben, jedoch nur unter der Bedingung, daß Baden zugleich zu der Herstellung eines Schienenwegs von Heidelberg, etwa über Wiesloch, nach Heilbronn seine Einwilligung erteile, „nachdem die badischen Kammern offen und klar in der Wahl des Pforzheimer Bahnzugs das badische Interesse manifestiert und eben dadurch selbst die Möglichkeit einer Heilbronn-Wieslocher Linie freigelassen haben". Dieser Antrag wurde nicht angenommen, sondern die Regierung ermächtigt, mit Baden nach eigener Erwägung aller Verhältnisse und der Interessen des Landes, also ohne an eine bestimmte Richtung gehalten zu sein, einen bindenden Vertrag über den Anschluß abzuschließen.

Ein Resultat wurde dadurch zunächst nicht herbeigeführt, im Gegenteil: der badische Landtag von 1846 ging noch einen Schritt über die Beschlüsse seines Vorgängers hinaus. Die Kammern hatten ein Gesetz betr die Ermächtigung einer Gesellschaft zum Bau der Kinzigtalbahn genehmigt*). Es wurde nun angeregt, gleicherweise eine „Lokalbahn" von Karlsruhe oder Durlach nach Pforzheim oder über Pforzheim an die württembergische Grenze einer Privatgesellschaft zu konzessionieren oder sie auf Staatskosten zu erbauen.

Mittels dieser Bahn hoffte man die spätere Verbindung mit Württemberg festzulegen. Seitens der Städte Mannheim, Bretten und Wiesloch gingen Petitionen gegen diesen Vorschlag ein; die Ausführungen pro und contra Pforzheim resp. Bretten wiederholten sich. In Anbetracht der größeren Vorteile, welche sie von der Pforzheimer Bahn erwarteten, sowie ferner des Umstandes, daß sie sich bereits für dieselbe ausgesprochen hatten, wurde jene Anregung von den Kammern zum Beschlusse erhoben.

Die Beharrlichkeit auf der einen Seite stärkte aber, je länger desto mehr, auf der anderen Seite die Gründe für die Weigerung. Man hat Baden damals von württembergischer Seite die heftigsten Vorwürfe gemacht, ihm engherzigen Partikularismus und kleinstaatliche Eifersüchtelei vorgeworfen — jedoch ohne Berechtigung. Jeder Staat suchte seine Interessen nach Möglichkeit zu wahren, Württemberg so gut wie Baden. Wenn derartige Anklagen begründet waren, so trafen sie deshalb für den einen Teil so gut wie für den anderen zu. Württemberg hatte sich in der Schaffung eines Systems von Eisenbahnen eine große Aufgabe gesetzt; aber diese Eisenbahnen standen damals zum weitaus

*) Vgl. w. u. S. 103.

Digitized by Google

größten Teile nur erst auf dem Papier. Auch die Verbindung mit Bayern war ihnen noch nicht gesichert. Baden hingegen hatte seine Bahn nach Süden bereits bis über Freiburg hinaus vorgeschoben, im Norden war die Verbindung mit Frankfurt durch die Mainneckarbahn hergestellt, und in ihrem Gefolge hatte eine rege Entfaltung von Handel und Verkehr sich geltend gemacht. Unter diesen Umständen kann man es Baden wohl nicht verargen, daß es die gewonnene feste Position auch ausnutzen wollte, soweit allgemeine Verkehrsinteressen nicht im Wege standen, und daß es nicht geneigt war, die errungenen Vorteile kurzer Hand fortzugeben.

Auch die Behauptung, daß Baden einen Anschluß überhaupt nicht gewünscht, sondern denselben möglichst lange hätte hintertreiben wollen, ist ungerechtfertigt. Je größer der Vorsprung Badens vor Württemberg wurde und je mehr damit Baden den Verkehr nach dem Bodensee an sich zog, desto lebhafter wurde zwar auch sein Wunsch nach einer eigenen direkten Bahn von Offenburg an den Bodensee. Hier und da wurde wohl auch die Meinung laut, daß das Interesse Badens den Anschluß verbiete: keine Eisenbahn nach Württemberg, hieß es vereinzelt, oder doch: keine Verbindung, bevor die Kinzigtal-Bodenseebahn gebaut ist. Aber Regierung wie Stände waren einsichtig genug, dieser Ansicht die Billigung zu versagen. Sie sahen wohl ein, daß in solchen Dingen die in der Natur begründeten Verhältnisse mächtiger sind als das Wollen Einzelner und daß die Verbindung mit Württemberg doch kommen müsse; sie sahen vor allem ein, daß diese Verbindung durchaus dem ureigensten Interesse des Landes entsprach. Seitens der Regierung wie der Stände ist denn auch wiederholt ausgesprochen worden, daß keinerlei Grund vorliege, den Anschluß an Württemberg zu verhindern; daß derselbe vielmehr als notwendig und durchaus wünschenswert empfunden werde. —

Seitdem änderten sich die Verhältnisse wesentlich zu Gunsten Württembergs. Für die Ermächtigung Privater zum Baue von Eisenbahnen in Baden bestanden zwar Gesetze, aber es fehlten die ausführenden Gesellschaften dazu, da die Geldmittel teurer zu werden begannen und deshalb kein Unternehmer sich zu den von der Regierung gestellten Bedingungen verstehen wollte. Die Unterhandlungen über die Fortführung der badischen Bahn durch Schweizer Gebiet und rheinaufwärts blieben ergebnislos. Andererseits aber veranlaßten die in Baden und auch in Bayern*) für eine Bodenseebahn gemachten Anstrengungen Württemberg — ähnlich wie die Straßburg-Baseler Bahn die Erbauung der badischen Bahn beschleunigt hatte — mit beiden Staaten an den

*) Projekt Augsburg-Lindau.

Digitized by Google

Bodensee einen Wettlauf zu unternehmen, in dem es seine Mitbewerber weit zurückließ.

Die Ereignisse der Jahre 1848 und 1849 ließen das Interesse an der Anschlußfrage zurücktreten; sie verhinderten auch, daß die Bundesversammlung, bei welcher Württemberg die Angelegenheit am 20. Januar 1848 unter Voranstellung strategischer Gesichtspunkte angeregt hatte, sich mit derselben beschäftigte.

Die nach Wiederherstellung der Ordnung fortgeführten Verhandlungen brachten endlich die Lösung der Frage. Am 4. Dezember 1850 kam es zur Unterzeichnung eines Staatsvertrages über die Verbindung der beiderseitigen Eisenbahnen*).

Derselbe bestimmte allgemein, daß die Bahn mit der normalen deutschen Spurweite von 1,435 Meter zu bauen und von der Ludwigsburg-Bietigheimer Strecke über Bretten nach Bruchsal zu führen sei, vorbehaltlich besonderer Verständigung im einzelnen. Den Bau und Betrieb nebst sämtlichen damit verbundenen Lasten und Vorteilen, auch innerhalb badischen Gebiets, überließ er Württemberg, damit die Bahnen zwischen Bruchsal und Friedrichshafen in ihrer ganzen Ausdehnung als eine einzige ununterbrochene Hauptbahn betrieben werden könnten, wie es in dem regierungsseitigen Vortrage vor den Ständen hieß. Es darf aber wohl angenommen werden, daß die gänzliche Uebernahme des Baues durch Württemberg vor allem dazu beigetragen hatte, Baden von seiner Forderung der Verbindung über Pforzheim abstehen zu lassen. Denn es fühlte immer mehr, daß der Bau der Anschlußbahn nicht länger verzögert werden dürfte, da es sonst vom übrigen Süden und dem Südosten Deutschlands isoliert würde; auf der andern Seite aber hatten in den Revolutionsjahren 1848—49 seine Finanzen sehr gelitten**). Als nun Württemberg sich bereit erklärte, die Brettener Bahn ohne finanzielle Inanspruchnahme Badens zu bauen, nahm Baden, was es unter möglichster augenblicklicher Schonung des Staatshaushaltes eben erlangen konnte. Für diese Annahme und gegen eine plötzliche Meinungsänderung der Regierung, welche diese vor den Ständen allerdings vorgab, spricht auch, daß Baden keineswegs etwa auf die Pforzheimer Bahn verzichtete, sondern sie nur bis zur Wiederkehr besserer Verhältnisse verschob; denn der Vertrag bestimmte ausdrücklich, daß Baden in Bezug auf eine zur Verbindung mit Pforzheim etwa herzustellende Seitenbahn auf württem-

*) Reg.-Bl. 1851 S. 519.

**) Zu vgl. Regierungsvortrag über das Budget der Eisenbahn-Schulden-Tilgungskasse für 1850—51, Vh. 1850—51, II. K., 4. B.-H. S. 9 („Unsere finanzielle Lage ist so beschaffen, daß wir uns aller vermeidlichen Ausgaben enthalten müssen") und besonders den Vortrag des Finanzministers über „den dermaligen Zustand der Staatsfinanzen" auf dem gleichen Landtage.

Digitized by Google

bergischem Gebiete alle Rechte sollte ausüben dürfen, welche Württemberg hinsichtlich der Bretteuer Bahn eingeräumt erhielt.

Der Vertrag wahrte ferner in einer Reihe von Artikeln sämtliche Hoheitsrechte und behielt Baden das Recht des Rückkaufs der badischen Strecke mit einjähriger Kündigungsfrist vor. Beim Bau, der binnen zwei Jahren vollzogen sein sollte, bedang er eine Mitwirkung der badischen Behörden und die öffentliche Vergebung der Bauten, um badischen Staatsangehörigen die Teilnahme zu ermöglichen. Für die Besetzung der Betriebsdienststellen bestimmte er die Mitberücksichtigung badischer Staatsbürger.

Der Vertrag enthielt weiterhin die Bedingung, daß die von und nach Bruchsal gehenden Züge auf der Einmündungsstation nicht abstoßen, sondern als Hauptzüge durchlaufen sollten; daß die Taxen auf der Verbindungsbahn nicht höher gestellt werden dürften, als auf der württembergischen Bahn überhaupt; daß dem Verkehr von und nach Heilbronn keine Begünstigung eingeräumt werden dürfte, die nicht auch dem von und nach Bruchsal zu teil würde, und andere den Bau und Betrieb der Bahn betreffende Einzelheiten. —

In der Sitzung der zweiten Kammer vom 27. Januar 1851 gelangte der Vertrag zur Beratung. Mit der Majorität der Kommission stellte sich auch die Mehrheit des Plenums auf die Seite der Regierung; der Vertrag wurde mit 38 gegen 22 Stimmen genehmigt. Die erste Kammer trat diesem Beschlusse bei.

Am 1. Oktober 1853 erfolgte die Betriebseröffnung der von dem württembergischen Oberbaurat Etzel erbauten Mühlacker-Bretten-Bruchsaler Bahn. Zu den Kosten der Erweiterung des Bahnhofs in Bruchsal trug Baden rund 138 500 fl. oder 224 300 Mark bei*).

B. Fortsetzung der Hauptbahn über Basel nach Waldshut.

In ihrer gemeinschaftlichen Zustimmungsadresse an die Regierung hatten beide Kammern dem Wunsche Ausdruck gegeben, daß endlich die Fortsetzung der Hauptbahn von Haltingen rheinaufwärts, vor der Hand wenigstens bis Waldshut, begonnen und womöglich mit dem Anschlusse an Württemberg vollendet werde. Auch zur Verwirklichung dieser Bahn waren, wie angedeutet, bereits Schritte von der Regierung getan worden, und noch weiter zurück datieren die Bemühungen der interessierten Landesteile.

So bildete sich schon bald nach Eröffnung der Strecke Mannheim-

*) Vh. 1854, II. K., 4. B.-H., Schlußbeilage.

Digitized by Google

Heidelberg in Konstanz ein Verein. Derselbe erließ im April 1843 ein Memorial an die Regierungen von Baden und Schaffhausen, in welchem er aussprach, daß eine baldige Verbindung mit dem Bodensee eine Lebensfrage für den Seekreis und den oberen Schwarzwald sei. Er wies darauf hin, daß die Konkurrenz Württembergs durch die geplante Friedrichshafener Bahn die Herstellung der Bodenseebahn dringend notwendig mache, erinnerte an Aeußerungen württembergischer Abgeordneter in der dortigen Kammer dahinlautend, daß es Württemberg wohl gelingen werde, den ganzen Gütertransport, der jetzt durch die Vermittelung Badens in die Schweiz gehe, zu gewinnen, machte auf die Gefahr der Einbuße des badischen Anteils an dem Verkehre zwischen Frankreich und Oesterreich aufmerksam und suchte schließlich auf Grund von Verkehrsberechnungen den Nachweis zu führen, daß die Bahn imstande sein würde, sich selbst zu ernähren. Im Anschluß daran bat er, daß die Regierung Vorarbeiten für eine solche Bahn einleiten möge. In einer zweiten Petition wurden die Stände ersucht, die erstere zu unterstützen.

Die gleiche Bitte wurde von den Bevollmächtigten einer in Villingen stattgehabten Versammlung für eine Bahn von Offenburg durch das Kinzigtal an den Bodensee ausgesprochen*).

Die Petitionskommission führte in ihrem Berichte über beide Eingaben aus, daß die Frage einer Bodenseebahn für das allgemeine Landesinteresse von größter Wichtigkeit sei. Da das Elsaß und Württemberg nach der Schweiz hin bauten, so müsse auch Baden weiterbauen, weil sonst der gewerbsame Schwarzwald und der handeltreibende Oberrhein „kaltgestellt" würden. Welche der beiden Linien leichter ausführbar und welche wichtiger sei, ließ sie unerörtert. Ihrem Antrage gemäß wurden beide Gesuche der Regierung zur Ausführung empfohlen**). Da auch die von der Regierung befragten verschiedenen Behörden und Handelskammern die Bedeutung sowohl einer Kinzigtal-Bodenseebahn als auch einer Basel-Konstanzer Bahn und deren Verbindung von Waldshut aus mit der der Schweizerischen Nordbahngesellschaft in Zürich gehörigen Bahn von Baden (Schweiz) nach Zürich betonten, so richtete die Regierung ihre Bemühungen darauf, beide Bahnen ins Leben zu rufen.

Insbesondere das Projekt der Oberrheintalbahn schien bald eine greifbare Gestalt annehmen zu wollen. Die genannte Schweizerische Nordbahngesellschaft hatte die Zürich-Badener Bahn in der Spurweite der badischen Bahn gebaut, da die badische Regierung ihr auf eine s. Zt. ergangene Anfrage erklärt hatte, der Erteilung einer Konzession für eine Bahn im oberen Rheintal nicht abgeneigt zu sein, und die Gesellschaft

*) Vgl. w. u. S. 103.

**) Vgl. Vh. 1843—45, II., 12. P.-H. Beilage 7 (nach S. 206) u. S. 188. Vh. 1845—46, II., 8. P.-H. S. 204.

Digitized by Google

ihre Bahn direkt an diese anschließen wollte*). Die Gesellschaft zeigte sich nun bereit, die Weiterführung der badischen Bahn von Haltingen aus zu übernehmen. Es fanden kommissarische Beratungen statt, die am 18. Juni 1846 zum Abschlusse eines Vertrages führten. In diesem verpflichtete sich die Züricher Gesellschaft zur Erbauung einer Eisenbahn von Baden über Waldshut auf dem linken Rheinufer bis zur Einmündung in die Endstation der badischen Bahn bei Haltingen. Falls die Bahn nicht binnen drei Jahren ausgeführt sein würde, sollte eine Konventionalstrafe von 300 000 Frs. eintreten. Die badische Regierung erteilte die erforderliche Konzession vorbehaltlich der Genehmigung ihrer Stände.

In den Kammern wurde die Befürchtung laut, daß mit einmal erfolgter Konzession der Bahn nach Waldshut resp. Zürich vom Weiterbau an den Bodensee keine Rede mehr sein würde, verstärkt dadurch, daß für diese Strecke ein kapitalkräftiger Unternehmer noch nicht hatte gefunden werden können. Besonders die Vertreter der Seegegend, welche die unbedingte Fortführung der Bahn bis Konstanz forderten, machten Schwierigkeiten, und es ging daher nicht ohne Kämpfe ab, bis die Regierung den Vertrag glücklich durchgebracht hatte. Zwei Bedingungen wurden dabei seitens der Stände gestellt: die Bahn sollte einmal über Basel und zwar bis zu dieser Stadt von Staats wegen fortgesetzt und zu dem Zwecke ein weiterer Vertrag mit Basel geschlossen werden, während die Regierung damit gerechnet hatte, direkt über Weil und Lörrach fortzubauen, falls Basel irgendwelche Schwierigkeiten machen würde; die Regierung sollte sich ferner von der Nordbahngesellschaft den Anschluß einer Eisenbahn von Waldshut über Schaffhausen nach Konstanz vorbehalten.

Erstere Bedingung hat zur Folge gehabt, daß die Bahn damals nicht zu stande kam. Die Baseler Kantonalregierung stellte bei den eingeleiteten Unterhandlungen einige Forderungen, denen Baden nicht gleich entsprechen zu können glaubte. Vor allem wollte sie die Bahn in der Rheinniederung bis Basel fortgesetzt wissen, während badischerseits im Interesse der Stadt Lörrach auf der Richtung über Weil bestanden wurde. Auch hier wieder ist es der bald darauf eingetretenen ungünstigen Gestaltung der Zeitverhältnisse, zunächst dem Baseler Aufstande von 1847 und sodann den Ereignissen der Jahre 1848 und 1849 in Baden, zuzuschreiben, daß die Angelegenheit liegen, der Vertrag mit der Nordbahngesellschaft unvollzogen blieb**).

*) Vgl. Fußnote auf S. 28.

**) Bis hierher nach Akten der geheimen Sitzungen der Landtage 1846 und 1852. Zu vgl. ferner Rede des Ministers Frhr. v. Rüdt in der geheimen

Digitized by Google

Fast gleichzeitig mit dem gelegentlich der Verabschiedung des Vertrags mit Württemberg geäußerten Wunsche des Landtags brachte nun die Regierung des Kantons Basel-Stadt die Wiederaufnahme jener Verhandlungen in Anregung.

Die von Basel früher gemachten Schwierigkeiten ließen abermals die Frage entstehen, ob überhaupt durch Schweizer Gebiet oder aber mit Umgehung der Schweizer Grenze auf ausschließlich badischem Grund und Boden gebaut werden sollte. Hindernisse, die nicht mit Leichtigkeit hätten bewältigt werden können, standen letzterem in keiner Weise entgegen, wie die angeordneten Terrainuntersuchungen und Vermessungen zeigten. Als ein Vorteil dieses Weges durfte gelten, daß man hinsichtlich des Baues und Betriebes der Bahn unbehindert und von jedem fremden Einflusse unabhängig blieb, während die unter allen Umständen wünschenswerte Verbindung mit Basel sich mittels einer Zweigbahn hätte herstellen lassen. Die Regierung entschied sich jedoch, nur dann der Bahn auf ausschließlich badischem Gebiete — über Lörrach — den Vorzug einzuräumen, falls die Unterhandlungen wegen des Weiterbaues über Basel nicht zu einem baldigen befriedigenden Ergebnisse führen würden — glücklicherweise; denn es bedarf wohl kaum näherer Ausführung, daß die Verweisung des für den Verkehr der Schweiz mit Deutschland und Frankreich bedeutendsten Platzes am Oberrhein auf eine Zweigbahn den Verkehrsinteressen durchaus nicht entsprochen und nur eine Schädigung Badens herbeigeführt haben würde. Die Vernachlässigung Basels hätte mit Wahrscheinlichkeit zur Folge gehabt, daß die Stadt die elsässische Bahn begünstigt hätte, welche durch die damals bevorstehende Verbindung mit der Paris-Straßburger Bahn*) und die beschlossene Fortsetzung von Straßburg durch die bayrische Pfalz und Rheinhessen nach Mainz eine wesentlich höhere Bedeutung gewinnen mußte, als ihr bisher zukam. Durch den baldigen Weiterbau ihrer Bahn über Basel nach Waldshut und Zürich hoffte die badische Regierung wohl auch die Ausführung der projektierten Bahn von Basel über Olten und Aarau nach Zürich, von welcher sie eine nicht unerhebliche Konkurrenz für die Oberrheintalbahn befürchtete, unterdrücken zu können**).

Demgemäß wurde der von Basel ausgegangenen Anregung Folge gegeben und zunächst durch den badischen Ministerresidenten***) mit dem

Landtagssitzung vom 2. 4. 1856 (bei den Akten über diese Sitzung). Diese Rede ist jedoch als nicht ganz objektiv gehalten zu betrachten.

*) 1852 vollzogen.

**) Minister v. Rüdt in (geheimer) Sitzung vom 18. 3. 1852 (Landtagsakten).

***) Freiherr von Berckheim.

Digitized by Google

Schweizer Bundesrate unterhandelt*). Als wesentliche Grundlage eines Vertrages forderte Baden, daß es auch die über schweizerisches Gebiet führende Strecke bauen und völlig unbehindert und abgabenfrei betreiben dürfe, ferner ihm die Befugnis zur Weiterführung der Bahn von Waldshut über Schaffhausen nach Konstanz und zur Erbauung einer Zweigbahn von Basel nach Lörrach sofort sicher gestellt, der Zeitpunkt der Ausführung aber seinem Ermessen anheimgestellt werde und daß endlich die Schweiz erst nach 25 Jahren und nur unter Einhaltung einer fünfjährigen Kündigungsfrist zum Rückkaufe befugt sei, in diesem Falle auch für alle diejenigen Teile der Bahn volle Entschädigung zu leisten habe, welche überflüssig würden, wenn Baden sein durch den Rückkauf außer Zusammenhang gesetztes Bahneigentum auf badischem Gebiete wieder in unmittelbare Verbindung bringen wollte.

Um ohne weitere Verzögerung definitiv abschließen zu können, unterbreitete die Regierung, als die Unterhandlungen in das Stadium der Reife traten, den Ständen bezügliche Vertragsentwürfe zur Genehmigung. Mit großer Befriedigung wurde die Vorlage aufgenommen und die Zustimmung zum Bau auf Staatskosten im allgemeinen, zu den Entwürfen im besonderen unter einigen „Bedingungen, Erwartungen und Wünschen" ausgesprochen. So sollten vom Bunde die Durchfuhr der Züge auf Schweizer Gebiet gegen jede Unterbrechung vertragsmäßig gesichert, die Fahrpreise und Lagergebühren auf schweizerischem und badischem Gebiete gleichgestellt und alle Leistungen der Bahn für die eidgenössische Post angemessen entschädigt werden. Für den Vertrag mit der Kantonalregierung von Basel-Stadt wurde bedungen, daß der Kanton mindestens ein Sechstel des Aufwandes für Grundeigentumserwerb auf eigene Rechnung übernehme und daß das 3½ % Anlehen von einer Million Gulden, zu welchem der Kanton sich bereit erklärt hatte, von dessen Seite unkündbar gemacht werde. In der ersten Kammer wurde ferner der Wunsch geäußert, es möge der Eventualität einer künftigen Basel-Oltener Bahn Rechnung getragen und dem Nachteile einer einseitigen unmittelbaren Verbindung dieser Bahn mit der Straßburg-Baseler Bahn dadurch vorgebeugt werden, daß im Falle die unmittelbare Verbindung der badischen Eisenbahn mit dem Bahnhofe auf dem linken Rheinufer herzustellen sei. Endlich sollte die badische Regierung auch mit derjenigen des Kantons Schaffhausen in Unterhandlung treten, um mit ihr über die Fortsetzung der Bahn eine ähnliche Uebereinkunft zu erzielen wie mit Basel.

*) Nach der Schweizer Bundesverfassung von 1848 durften Staatsverträge mit den Kantonsregierungen nicht mehr wie früher direkt, sondern nur noch durch Vermittelung des Bundesrats geschlossen werden.

Digitized by Google

Falls es nicht gelingen würde, die Verträge mit Bundesrat und Kanton Basel binnen kurzer Frist zum gewünschten Abschlusse zu bringen, sollte ungesäumt die Fortführung von Haltingen über Lörrach in das obere Rheintal in Angriff genommen werden.

Die weiteren Verhandlungen führten zu einem recht befriedigenden Endresultate in dem Staatsvertrage mit der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 27. Juli 1852 und der Uebereinkunft mit der Regierung des Kantons Basel-Stadt vom 19. Februar 1853*).

Durch ersteren überließ die Eidgenossenschaft Baden den abgabenfreien Bau und Betrieb der Eisenbahn durch die Kantone Basel-Stadt und Schaffhausen „in der Weise, daß dieselbe in ihrer Gesamtheit zwischen Mannheim und dem Bodensee als eine einzige ununterbrochene Hauptbahn fortgeführt werde" (Art. 1, 9, 11 und 12). Die Strecke bis Basel sollte nach vorheriger Verständigung mit dem Kanton Basel binnen drei Jahren zur Ausführung gelangen. Hinsichtlich der Fortsetzung nach Waldshut und weiter nach dem Bodensee wurde Baden an keine Frist gebunden. Falls die Arbeiten nach Ablauf von fünfzehn Jahren noch nicht begonnen wären, sollte aber die Eidgenossenschaft alsdann die erteilte Ermächtigung zurückziehen dürfen (Art. 2). Eine Entschädigung für den dem schweizerischen Postregale unterworfenen Personentransport hatte Baden nicht zu zahlen, doch verpflichtete es sich, ein schweizerisches Briefstelleisen im Gesamtgewichte von einem Zollzentner des Tages zwischen Basel und Schaffhausen zu transportieren. Diese Bestimmung entsprach zwar nicht dem betreffenden Antrage der Kammer; sie wurde aber von der Schweiz verlangt, und ihrer Bewilligung war eine erhebliche Bedeutung nicht zuzuerkennen. Für alle andern Postgegenstände wurde eine Vergütung ausbedungen (Art. 17). Die von Baden verlangte Gleichstellung der Fahrtaxen und Lagergebühren auf den schweizerischen und badischen Strecken wurde ebenfalls festgesetzt und in einer „Nachträglichen Erklärung" vom 11. August 1852 bestimmt, sie solle „auch in dem Sinne stattfinden, daß auf der ganzen Linie von Basel nach Waldshut bezw. Konstanz und umgekehrt nicht einzelne Teile der Eisenbahn mit höheren Tarifen belegt werden dürfen als andere, gleichviel wo die Personen oder Waren auf badischem Gebiet oder schweizerischem Gebiet ein- oder ausgehen". Eine genaue Regelung erfuhr die Beförderung von Truppen (Art. 32**).

*) Reg.-Bl. 1853 S. 159.

**) Dieser Artikel ist später von Bedeutung geworden, indem er die Erbauung strategischer Bahnen in Baden mit veranlaßte (Vgl. w. u., V. Periode). Er sei deshalb hier wörtlich wiedergegeben.

„Die Eisenbahn von Haltingen nach dem Bodensee kann zum Transport

Digitized by Google

Ueber die Herstellung von Schienenwegen zwecks Verbindung der badischen Bahnhöfe in Kleinbasel, Waldshut und Schaffhausen mit anderen benachbarten Bahnhöfen schweizerischer Bahnen sollten s. Zt. die badische Regierung und der Schweizer Bundesrat sich zu tunlichster Förderung verständigen und in Ermangelung des Staatsbaues seitens der Schweiz zu solchen Unternehmungen etwa erbötige Privatgesellschaften möglichst berücksichtigen.

Das Eigentum und den Selbstbetrieb der Bahn, wurde bestimmt, dürfe die Schweiz nicht vor fünfundzwanzigjährigem Betriebe und fünf Jahre vorher erfolgter Kündigung an sich ziehen. Dabei sollten, soweit die Baseler Strecke in Betracht kam, die Anlagekosten — über welche nach Herstellung der Bahn ein Nachweis zu führen war — nach alleinigem Abzuge des Minderwerts der einer Abnützung oder Fäulnis unterworfenen Teile ersetzt werden. Für die Schaffhausener Strecke wurde die gleiche Entschädigung vom Bundesrate nicht bewilligt, „da es als unausführbar erschien, die Bahnstrecken ober- und unterhalb Schaffhausens auf ausschließlich badischem Gebiet in Verbindung zu setzen". (Art. 38). Die Genehmigung zur Erbauung einer Zweigbahn

---

von deutschen Bundestruppen von badischem Gebiet über schweizerisches Territorium nach badischen Gebiet, sowie von eidgenössischen Truppen von schweizerischem Gebiet über badisches Territorium nach schweizerischem Gebiet jeweils unter folgenden Bestimmungen benutzt werden:

a) Die betreffende Kreis- oder Kantonsregierung, durch deren Gebiet der Durchgang stattfinden soll, muß in der Regel 24 Stunden, in dringenden Fällen aber, wo tunlich, mindestens 6 Stunden vorher davon in Kenntnis gesetzt werden.

b) Die Bahnzüge, mit welchen Truppen befördert werden, haben ohne Anhalten durch das respektive fremde Gebiet durchzugehen, und es sollen mit einem Zuge nicht mehr als 1000 Mann oder eine Batterie Artillerie nebst Bedeckung von einer Kompagnie oder Schwadron befördert werden.

c) Beide Kontrahenten behalten sich überdies vor, solche Truppentransporte auf ihrem resp. Gebiet gutfindenden Falls durch einen Kommissär begleiten zu lassen. Ein gleiches Recht ist den betreffenden Kantonsregierungen vorbehalten.

d) Die Truppen haben das fremde Gebiet mit ungeladenem Gewehr, abgelegter Munition, ohne aufgepflanztes Bajonett, fliegende Fahnen und klingendes Spiel zu passieren.

e) Einzelne Militärs und Abteilungen von nicht mehr als 30 Mann können mit jedem Zug, ohne weitere Anzeige, befördert werden.

f) Die Taxen, welche schweizerischerseits für Truppentransporte zu entrichten sind, sollen in gleicher Weise wie für deutsche Bundestruppen berechnet werden.

Der Transport von Truppen über die Bahnstrecken auf schweizerischem bezw. großherzoglichem Gebiete kann von der schweizerischen in gleicher Weise wie von der großherzoglichen Regierung untersagt werden, wenn die Neutralität der Schweiz oder des Großherzogtums Baden gefährdet würde." (!!)

Digitized by Google

über Baseler Gebiet nach Lörrach wurde mit der Verpflichtung, in dem Schweizer Orte Riehen einen Hauptpunkt zu errichten, erteilt. Insgesamt umfaßte der Vertrag 43 Artikel und die erwähnte nachträgliche Erklärung.

Die Uebereinkunft mit Basel bildete eine Ergänzung dieses Vertrages. Sie unterwarf den Plan über die Ausführung der Bahn auf Baseler Gebiet, insbesondere über ihre Richtung und die Lage des Bahnhofes, der Genehmigung der Kantonalregierung, legte der letzteren andererseits aber auch weitgehende Verpflichtungen auf. So hatte die Kantonalregierung auf eigene Kosten zu übernehmen einmal das Geschäft der Expropriation des auf ihrem Gebiete gelegenen erforderlichen Terrains, wobei die Teilnahme eines badischen Kommissärs freigestellt blieb, ferner ein Sechstel des Preises für das zu erwerbende Grundeigentum und die Herstellung und Unterhaltung einer bequemen Verbindung vom Bahnhofe nach der Stadt. Soweit das für die Bahn und Zubehör erforderliche Terrain Eigentum des Kantons oder der Gemeinde Basel war, mußte es unentgeltlich abgetreten werden*). Der Kanton bestätigte ferner die Freiheit von allen Steuern, Abgaben oder sonstigen Leistungen und verpflichtete sich außerdem zwecks Förderung des Bahnbaues zu einem Darlehen von 1 Million Gulden, das von Baden mit 3½ % zu verzinsen und mit sechsmonatlicher Kündigung beliebig rückzahlbar war. Spätestens jedoch vom Ende des fünfundzwanzigsten Jahres nach seiner Aufnahme an bis zum Ende des fünfundvierzigsten Jahres sollte jährlich je eine der von der Eisenbahnschuldentilgungskasse auszustellenden Obligationen à 50 000 Frs. eingelöst werden. Wenn auch in dieser Bestimmung der auf das Anlehen bezügliche Kammerantrag nicht voll zur Geltung kam, so wurde doch der alleinige Zweck, den man damit verfolgen konnte, nämlich die Sicherung des für die damalige Zeit sehr niedrigen Zinsfußes, in einer als durchaus genügend anzusehenden Weise erreicht.

Am 14. März 1853 wurde das Uebereinkommen durch den Bundesrat ratifiziert**).

Eine Garantie oder sonstige Zusage, daß im Falle des Zustandekommens der Basel-Olten-Züricher Bahn die badische ebenso wie die Straßburg-Baseler Bahn in direkte Verbindung mit jener gesetzt werden würde, war anscheinend von Basel nicht zu erreichen. Wenigstens ge-

*) Hier findet sich also schon ein Vorläufer der in den letzten zwanzig Jahren von Bedeutung gewordenen Maßregel, daß die interessierten Gemeinden das Bahngelände unentgeltlich zu stellen haben.

**) Das einschlägige Material befindet sich im Landtagsarchivariat zu Karlsruhe. Die betreffenden Verhandlungen sind sämtlich in geheimen Sitzungen gepflogen worden.

Digitized by Google

schah einer solchen in dem Uebereinkommen nirgends Erwähnung, obgleich jene Bahn immer wahrscheinlicher geworden war und tatsächlich auch nicht mehr lange auf sich warten ließ. Jedenfalls haben bei der Weigerung, die badische Bahn zum mindesten alsdann in unmittelbare Verbindung mit dem Bahnhofe auf dem linken Rheinufer zu setzen, wenn die französische Bahn diesen Zweck erreichte, irgendwelche vermeintlichen lokalen Interessen vorgewaltet, die ja in jener Zeit oftmals mit höheren Interessen in Konflikt geraten sind. Und doch hätte man gerade in diesem Falle, wo es sich darum handelte, nicht nur die badische Bahn mit ihren Verbindungen nach Norden vollends an Basel heranzuziehen, sondern sie auch rheinaufwärts fortzusetzen, annehmen sollen, daß eine direkte Verbindung nur den allgemeinen Wünschen entsprechen würde. Wenn die ganz schweizerische Basel-Olten-er Bahn die Konkurrenz der Strecke Basel-Waldshut-Zürich teilweise paralysieren wollte oder sollte, so hätte doch eben die Erleichterung des Uebergangs von der badischen Bahn auf sie dazu beigetragen; denn eine einseitige Begünstigung der französischen Bahn konnte offenbar nicht voll zum Ziele führen.

Gerade die Ueberzeugung, daß fühlbare allgemeine Verkehrsinteressen doch s. Zt. die Verbindung herbeiführen würden, mag ihrerseits auch die badische Regierung veranlaßt haben, den Abschluß des Uebereinkommens nicht um einer derartigen vertragsmäßigen Garantie willen länger hinauszuschieben. Vielleicht auch erblickte sie, da auf den Verkehr mit der Ostschweiz (Zürich) und über diese mit Italien das Hauptgewicht gelegt wurde, in dem Nichtbestehen der Verbindung einen Vorteil für die eigene Bahn. Doch ist dies schon wegen jenes Kammerwunsches weniger anzunehmen.

Im ganzen durfte man jedenfalls das Ergebnis als recht zufriedenstellend ansehen, und es wurde daher auch seitens der badischen Volksvertretung beifällig aufgenommen*).

Gleich hierbei sei vorausgeschickt, daß es noch eines Zeitraums von zwanzig Jahren bedurft hat, bis die Verbindung des Badischen Bahnhofs in Basel mit dem Zentralbahnhofe — sie wurde am 3. November 1873 eröffnet — zu stande kam. Die Verbindungsbahn wurde infolge eines Vertrags der badischen Regierung mit der Gesellschaft der Schweizerischen Zentralbahn von dieser gebaut. Die badische Betriebsverwaltung erhielt das Recht der Mitbenutzung dieser Bahn. Als Gegenleistung wurde festgesetzt, daß sie den dritten Teil des Anlagekapitals von rund 2½ Mill. Frs. mit 4½ % verzinse**).

*) Vgl. Vh. 1854, I., V.-H. S. 85.

**) Jahresbericht des Gr. B. Handelsministeriums über seinen Geschäftskreis, 1873, 2. Teil S. 55.

Digitized by Google

C. 1) Umwandlung der badischen Spurweite in die normale.

Die badische Eisenbahn war die einzige in Deutschland, deren Spurweite von derjenigen der andern Bahnen abwich. Alle Bemühungen Badens, seine Spurweite bei Verhandlungen mit Nachbarstaaten über die Verbindung der gegenseitigen Eisenbahnen zur Geltung zu bringen, waren erfolglos geblieben, so 1843 in dem Vertrage mit Hessen und Frankfurt über die Main-Neckarbahn, so ferner 1850 in dem Vertrage mit Württemberg über die Brettener Anschlußbahn.

Nachdem der deutsch-österreichische Eisenbahnverein von 1847 das auf allen übrigen deutschen und den meisten ausländischen Bahnen angewendete Maß von 4 engl. Fuß 8½ Zoll = 1,435 Meter zur allgemeinen Norm aufgestellt und auch die Schweizerische Eidgenossenschaft diese Breite für das sich bildende Schweizer Eisenbahnnetz vorgeschrieben hatte, nachdem ferner selbst die Züricher Nordbahngesellschaft durch einen im Jahre 1853 mit der Schweizer Ostbahngesellschaft geschlossenen Fusionsvertrag sich verpflichtet hatte, ihre mit der badischen übereinstimmende Spurweite auf das allgemeine Maß zu reduzieren, war für die badische Bahn jede Aussicht geschwunden, jemals mit einer in der gleichen Spur erbauten Bahn eines angrenzenden Landes in unmittelbare Verbindung gesetzt zu werden, wenn anders sie nicht der Macht der Verhältnisse wich und zur Abänderung der eigenen Spurweite schritt.

Schon bald nach Eröffnung der ersten badischen Eisenbahnstrecken, im Jahre 1844, war deren Spurweite als ein Hindernis großer strategischer Bewegungen im Gebiete des südwestlichen Deutschlands lebhaft in öffentlichen Schriften besprochen und ihre Umwandlung in das schmalere Geleise angeregt worden. Im Landtage wurde ein darauf bezüglicher Antrag zum ersten Male in der Sitzung der zweiten Kammer vom 4. August 1846 gestellt. „Meine Aufgabe soll es ... sein, Ihnen zu beweisen, daß uns durch den Ausbau des zweiten breiten Gleises ohne Umlegung Schlimmeres begegnete, als wenn man uns von den mit uns in starkem Verkehr stehenden Nachbarstaaten durch eine chinesische Mauer ... trennte" waren die Worte, mit denen der Abgeordnete Helmreich die Begründung seines Antrages auf Abänderung der Gleisbreite in die allgemeine deutsche einleitete*). Die Kommission war jedoch anderer Ansicht; sie „hat die Nachteile der Verschiedenheit der Spurweite abgewogen gegen die Vorteile gleicher Spuren und gegen die Nachteile und Kosten einer Umwandlung der badischen Spur in die allgemeine deutsche, und sie kann die ersteren Nachteile sowie die ihnen gegenüber stehenden Vorteile nicht für so gewichtig erkennen, um eine

*) Vh. 1845—46, II., 7. P.-H. S. 81, auch S. 313.

Digitized by Google

Umlegung des Schienengeleises zu empfehlen, umsoweniger als sich jetzt die Nachteile der verschiedenen Spurweite noch nicht so klar erkennen lassen, und wegen dunkler Befürchtungen zu einer solchen Maßregel zu schreiten wohl nicht ratsam ist. Die Kommission ist daher auch hinsichtlich der Gunst des Zeitpunkts ganz anderer Meinung als Antragsteller, indem sie des Dafürhaltens ist, daß gewartet werden solle, bis man, wie auch die technische Behörde begutachtet" — diese beschäftigte sich also damals auch schon mit der Frage — „mit Gewißheit berechnen kann, ob der Zweck auch die Kosten des Umbaues und die damit verbundenen Störungen des Betriebs rechtfertigt, während man jetzt diese Maßregel wegen des noch nicht gehörig aufgeklärten Gefühls der Nachteile vornehmen müßte". Der Antrag wurde damals abgelehnt.

Je mehr aber der Gütertransport in der Vordergrund trat, desto größer wurden auch die Mißstände, die sich aus der Isolierung der badischen Bahn ergaben. Es ist einleuchtend, daß die Verschiedenheit der Spurweite ein allgemeines Verkehrshindernis bildete. Eine gegenseitige Unterstützung und Förderung durch die Einrichtung durchgehender Wagen, die im Interesse eines schnellen und wirtschaftlichen Güterverkehrs dringend notwendig war und im Norden Deutschlands auch bestand, war unmöglich gemacht. Jeder Uebergang von einer Bahn zur andern veranlaßte eine Umladung der Güter, was nicht nur bedeutende Kosten und Zeitverluste verursachte*), sondern auch durch die dabei unvermeidlichen Beschädigungen der Waren von Nachteil war. Diese Uebelstände mußten natürlich auch auf die Konkurrenzfähigkeit der Bahn gegenüber rivalisierenden Bahnen nachteilig einwirken. In dieser Beziehung erheischte die ihrer Vollendung entgegengehende Bahn auf dem linken Rheinufer mit der wahrscheinlichen unmittelbaren Verbindung über Basel und Olten mit dem Innern der Schweiz scharfe Beachtung. Auch der Ausbau der badischen Bahnen war gehemmt worden, da manche Gesellschaft vor der Forderung des breiten Gleises mit seinen vielfachen Nachteilen zurückgeschent war — kurz, es ergab sich eine Fülle von Uebelständen, von denen jeder neue zeitigte.

Damit nicht genug, bewirkte die breite Spurweite auch noch einen bedeutend höheren Kostenaufwand sowohl im Bau als auch im Betriebe und damit eine geringere Rentabilität der Bahn. Die Krone des Bahnkörpers mußte breiter angelegt werden, die Folge davon war ein ent-

*) Die Kosten für Bahnhofsarbeit und Aushilfe auf je 1000 Zentner angekommener oder abgegangener Güter betrugen auf dem Mainneckarbahnhof Heidelberg, wo die von und nach der badischen Bahn übergehenden Güter umgeladen werden mußten, 26 Gulden, während in Frankfurt, wo der Bahnhof der M.-N.-Bahn mit dem der Weser-Bahn durch ein Gleis unmittelbar verbunden war, nur 12 Gulden erforderlich waren.

Digitized by Google

sprechender Mehraufwand nicht nur beim Erwerb des Geländes, sondern auch bei allen Aufdämmungen und Einschnitten, bei allen Brücken, Durchlässen und Viadukten und insbesondere bei den Tunnels und in den größeren Bahnhöfen sowie bei der Unterhaltung und Erneuerung der Strecken. Die Nachteile, die im Falle eines Krieges sich aus der abweichenden Spurweite ergeben mußten, sind bereits angedeutet worden.

Von den vielen Vorzügen, die man sich in technischer und finanzieller Beziehung von der größeren Spurweite versprochen hatte, hatten sich andrerseits nur sehr wenige gezeigt, und auch diese waren mit dem Fortschreiten der Maschinenbautechnik gegenstandslos geworden.

Alle diese Umstände ließen die Regierung erkennen, daß eine gedeihliche Fortentwickelung des Eisenbahnwesens die Umwandlung der Spurweite zur eisernen Notwendigkeit machte.

Im Jahre 1854 sollten die Bahnstrecken von Haltingen bis Basel und von da bis Waldshut, sowie die Bahnverlängerungen in Mannheim bis an den Hafen*) und bei Kehl bis an das Zollgebäude am Rhein**) gebaut, zwischen Freiburg und Basel das zweite Gleise gelegt werden. Auf der Strecke zwischen Heidelberg und Bühl wurde eine Erneuerung des östlichen Gleises notwendig. Diese großen Arbeiten gaben der Regierung Veranlassung, einen Gesetzentwurf einzubringen, durch welchen zwecks Abänderung der Spurweite und der Transportmittel ein Kredit von rund 1 580 000 fl. für die Eisenbahnbetriebsverwaltung verlangt wurde. Der den Entwurf begründende Regierungs-„Vortrag"***) gab eine Darlegung der Umstände, die s. Zt. zur Wahl des breiten Geleises geführt hätten und derer, die jetzt die Aenderung desselben als durchaus erforderlich erscheinen ließen. Die Kommissionen beider Kammern erkannten die Gründe der Regierung als berechtigt und die Abänderung als notwendig an†); der Entwurf wurde einstimmig zum Gesetz erhoben††).

---

*) Vgl. S. 76.

**) Vgl. S. 82.

***) Vh. 1854, II., 4. B.-H. S. 118.

†) Vh. 1854, II., 5. B.-H. S. 27, I., B.-H. S. 134.

††) Vh. 1854, II., P.-H. S. 36 u. Reg.-Bl. 1854.

Prof. Böhtlingk sagt in seiner Schrift „Carl Friedrich Nebenius, der deutsche Zollverein usw., (Karlsr., 1899) S. 95: „Nebenius war damals längst nicht mehr im Amte; allein dieser Schnitt ins eigene Fleisch (gemeint ist die Abänderung der Spurweite) ist ihm so nahe gegangen, daß er in einer Denkschrift gegen den „Unsinn" Verwahrung einlegte. Der Entwurf (der Denkschrift) befindet sich unter seinen nachgelassenen Papieren im Karlsruher Archiv."

Wenn Nebenius' sonst so gewichtige Stimme damals ungehört verhallt ist, so darf man das unzweifelhaft als ein Glück ansehen. B. scheint es noch

Digitized by Google

79,4 Kilometer einfaches und 202,6 Kilometer Doppelgleise, 11 Haupt- und 22 mittlere und kleine Stationen mit Ausweichgleisen, ferner 66 Lokomotiven, 65 Tender und 1133 Wagen mit den dazugehörigen Reservestücken mußten der Spurabänderung unterworfen werden.

Anfangs Mai 1854 wurde der Umbau begonnen und bei unausgesetztem Betriebe und stark zunehmendem Verkehre ohne Unfall in dem Zeitraum von knapp einem Jahre beendet. Zunächst wurde zwischen Heidelberg und Freiburg sowie zwischen Appenweier und Kehl eines der beiden Gleise umgebaut. Zwischen Freiburg und Haltlingen, wo nur ein Gleis vorhanden war, wurde das zweite neu hergestellt. Die Verlängerung der Bahn von Haltingen bis Basel, welche gleichzeitig in Angriff genommen worden war, wurde zugleich mit dem zweiten Gleise zwischen Freiburg und Haltingen vollendet. Zwischen Mannheim und Heidelberg bestanden zwei Gleise, das südliche mit der großen Spurweite für den Dienst der badischen, das nördliche mit der allgemeinen Weite für den der Main-Neckarbahn. Mit letzterer wurde über die zeitweise Mitbenutzung ihres Gleises zwischen Heidelberg und Friedrichsfeld ein Uebereinkommen getroffen. Die Gleise in sämtlichen Stationen (Drehscheiben, Auslenkungen, Remisen ꝛc.) wurden, soweit nötig, zur Benutzung für beide Spurweiten hergerichtet. Die Abänderung des Transportmaterials wurde am 15. April 1854 in Angriff genommen und so betrieben, daß sie stets gleichen Schritt mit der Abänderung des Gleises hielt. Nachdem die Arbeiten entsprechend weit vorgeschritten waren, wurden vom 9. November 1854 an die ersten Züge auf dem engen Gleise in Kurs gesetzt, und es bestand so bis zum 26. März 1855 das eigentümliche Verhältnis, daß eine sehr frequente und in Hinsicht auf die damaligen ganz besonders starken Güterbeförderungen überlastete Bahn auf ihrer größeren Länge zu gleicher Zeit mit zweierlei Gleisen benutzt wurde. Nur auf der einspurigen Seitenbahn Oos-Baden mußte zur Vornahme der Umlegung der Betrieb eingestellt werden. Die Arbeiten wurden übrigens so rasch betrieben, daß schon nach drei Tagen die Wiedereröffnung auf enger Spur erfolgen konnte.

Am 15. April 1855 wurde die letzte Bahnstrecke betriebsfähig erklärt.

2) Mannheimer Hafenbahn.

Ungefähr zu gleicher Zeit erfuhr die badische Bahn im Norden bei Mannheim eine an sich kleine, aber wichtige Ausdehnung.

---

heute für falsch zu halten, daß Baden damals endlich sich der allgemeinen Spurweite anpaßte. In der zitierten Schrift spricht B. auch von Verkehrsablenkungen durch Preußen. Wie hätte wohl das isolierte Baden da widerstehen sollen, wenn das angeschlossene es — nach B. — nicht kann.

Digitized by Google

Es wurde bereits ausgeführt, daß in Hinsicht auf die durch den Vertrag von 1838 bedingte Art der Einmündung der Main-Neckarbahn der Mannheimer Bahnhof auf der dem Rheinhafen abgelegenen Seite errichtet worden war*). Ferner waren bei diesem Bahnhofe nur Einrichtungen für den Personenverkehr getroffen worden; auf den Güterverkehr hatte man fast keine Rücksicht genommen. Als im Jahre 1844 den Landtag die Angelegenheit der Main-Neckarbahn beschäftigte, schlug Nebenius vor, den Warentransport zwischen Bahnhof und Hafen, welcher durch Rollwagen versehen wurde, durch die Herstellung einer Verbindungsbahn zu erleichtern.

Was schon damals als ein Bedürfnis erschien, mußte mit jeder weiteren Steigerung des Verkehrs sich immer fühlbarer machen. In das Budget für 1846—47 nahm daher die Regierung 200 000 fl. auf, um in Mannheim neben dem Personenbahnhofe provisorische Einrichtungen für den Güterverkehr treffen und die als höchst wünschenswert erkannte Verbindungsbahn zum Hafen und einen Güterbahnhof am Hafen selbst wenigstens beginnen zu können**).

Die Anlage eines Güterbahnhofs am Rheinhafen wurde abgelehnt, dagegen für provisorische Einrichtungen für den Gütertransport am Mannheimer Bahnhof 100 000 fl. bewilligt***). — Die Kosten des im Jahre 1847 hergestellten provisorischen Güterbahnhofs haben 233 540 fl. betragen. Die Anlage hat in der ersten Zeit den Anforderungen in der Hauptsache entsprochen.

Für die Verbindungsbahn wurden verschiedene Vorschläge gemacht. Um den Bedürfnissen in bester Weise Rechnung zu tragen, wurde im März 1847 durch die beteiligten Ministerialchefs selbst an Ort und Stelle mit dem Gemeinderat Beratung gepflogen. Dabei stellte sich die Ansicht fest, daß die Anlage einer Zweigbahn allein den Bedürfnissen nicht genüge, sondern auch Einrichtungen zum Aufstellen und Verladen der Güterwagen am Hafen getroffen werden müßten, u. a. W. eine Güterbahnhofsanlage nötig sei. Ehe dann jedoch die Pläne hatten ausgearbeitet und geprüft werden können, trat die Zeit der Geldklemme und der politischen Wirren ein, welche auch dieses Projekt zunächst fallen machte.

In den nächsten Jahren nahm der Güterverkehr immer mehr zu. Im Jahre 1851 kamen seine Einnahmen denen des Personenverkehrs gleich; im folgenden Jahre überschritten sie diese erstmals. Das ließ erklärlicherweise das Bedürfnis nach einer Schienenverbindung zwischen Bahnhof und Hafen immer lebhafter empfinden. Zu den sich stetig mehrenden Klagen über Beschädigungen der Güter durch das wiederholte

*) Vgl. w. o. S. 45.

**) Vgl. Vh. 1845, II., 4. B. H. S. 229.

***) Vgl. Vh. 1846, II., 9. P.-H. S. 94 u. 189.

Digitized by Google

Auf- und Abladen beim Transport auf Rollwagen trat nunmehr noch die Besorgnis hinzu, daß bei weiterer Zunahme des Verkehrs Stockungen im Betriebe nicht ausbleiben könnten — eine Besorgnis, die sich gegen Ende des Jahres 1853 trotz des regsten Eifers der Betriebsverwaltung auch verwirklichte. Die Volksvertretung bewilligte deshalb im Jahre 1854 rund 370 000 fl. für die Bahn*), welche bereits am 9. November desselben Jahres eröffnet werden konnte. Sie bildete fast einen Ring um den größten Teil der Stadt. Mit ihren beiden Güterabfertigungsstellen am Rhein- und am Neckarhafen — anfänglich war das Projekt einer mehr direkten Bahn vom Bahnhofe durch den Schloßgarten nach dem Rheinhafen ohne Verbindung mit dem Neckarhafen mehr bevorzugt worden — hat sie sich in der Folge als eine wesentliche Erleichterung und als ein nicht gering anzuschlagender Vorteil erwiesen**).

D. Das erste umfassende Gesetz „über die Vervollständigung der Schienenwege im Großherzogtum Baden", vom 7. Mai 1858.

Dem Vertrage mit Basel war am 7. Juli 1853 ein provisorisches Gesetz gefolgt, welches die Bestimmungen des s. Zt. nur für die Bahn von der Nord- an die Südgrenze erlassenen Gesetzes vom 29. März 1838 über die Zwangsabtretungen auf die Fortsetzung der Bahn nach Basel und Konstanz ausdehnte***). Im September 1853 wurde mit der Bauausführung selbst begonnen und am 20. Februar 1855 die Strecke bis Basel eröffnet. Am 4. Februar 1856 folgte die Strecke Basel-Säckingen.

Je mehr aber die Bahn sich Waldshut näherte, desto mehr schwand die Hoffnung, dort einen Anschluß an das Schweizer Eisenbahnsystem unter irgend billigen Bedingungen zu finden. Ein eigenartiger Unstern schien über dieser seit langem sehnlich gewünschten Verbindung zu walten. Als im Jahre 1851 die Verhandlungen mit der Schweiz wieder aufgenommen worden waren, hatte die Regierung der Nordbahngesellschaft davon Mitteilung gemacht und zu erkennen gegeben, daß sie gern mit der Gesellschaft in Unterhandlung über die Weiterführung der Bahn nach Zürich treten würde. Die Gesellschaft erklärte damals unter Berufung auf den Ausgang des Abkommens von 1846, erst das Ergebnis der Verhandlungen mit der Eidgenossenschaft und dem Kanton

*) Vgl. Vh. 1854, II., 4. B.-H., Schlußbeil. S. 6, P.-H. S. 130.

**) Als im Jahre 1875 die großen Mannheimer Hafen- und Bahnhofsneubauten eröffnet waren, wurde die Bahn überflüssig und deshalb im Jahre 1879 abgebrochen.

***) Vgl. Vh. 1854, II., 5. B.-H. S. 171, P.-H. S. 101.

Digitized by Google

Basel abwarten zu wollen, da ein günstiges Resultat derselben Vorbedingung für weitere Abmachungen sei. Als diese Vorbedingung im Jahre 1853 geschaffen worden war, erfolgte die Fusion der Nordbahn mit der Ostbahngesellschaft zur Nordostbahngesellschaft. Die Interessen der vereinigten Gesellschaft waren nun ganz anderer Art, als die der alten Nordbahngesellschaft. In der Bahn von Basel nach Waldshut und Konstanz erblickte sie einen unbequemen Konkurrenten für die von ihr beabsichtigte und zum größten Teile schon bestehende Bahn Olten-Romanshorn, den sie sich möglichst vom Leibe halten oder unschädlich machen zu müssen glaubte.

Die Gesellschaft erklärte, zunächst die genannte Verbindung vollenden zu wollen. Bald jedoch traten ihre Absichten zu Tage. Zwar schlug sie die Verbindung von Waldshut mit Zürich nicht direkt, nicht rundweg ab. Sie stellte aber so starke Forderungen für die Gewährung des Anschlusses an Baden — dieses sollte sich u. a. verpflichten, die Fortsetzung der Waldshuter Bahn nach Konstanz innerhalb einer gewissen Frist und die Kinzigtal-Bodenseebahn überhaupt nicht zu bauen —, daß Baden nichts weiter übrig blieb, als die Anknüpfung, auf die man mit Recht ein großes Gewicht legte, anderwärts zu suchen*).

In Schaffhausen bot sich die gewünschte Gelegenheit dar. Diese Stadt hatte sich durch die damals sogen. Rheinfallbahn mit Winterthur und dadurch mit den weiteren Schweizer Schienenwegen in Verbindung zu setzen begonnen und zeigte sich gern bereit, die badische Bahn bei sich einmünden zu sehen. Nachdem die badische Regierung durch Beteiligung an der Rheinfallbahn der badischen Bahn einen mit ersterer gemeinschaftlichen Bahnhof gesichert hatte — noch bevor am 30. Oktober 1856 die Bahn bis Waldshut dem Betriebe übergeben worden war — schlug sie daher den Ständen die anfangs nicht sogleich beabsichtigte Fortführung der Staatsbahn auf Staatskosten von Waldshut nach Schaffhausen vor.

Um den im Lande lautgewordenen Wünschen nach weiteren Eisenbahnen Rechnung zu tragen, sollte ferner eine „Vervollständigung der Eisenbahnen im Großherzogtum", wie der Inhalt des betreffenden Gesetzentwurfs gekennzeichnet wurde, durch die Erbauung einer Bahn von Offenburg durch das Kinzigtal über Villingen, Donaueschingen und Radolfzell bis Konstanz und eine weitere von Wiesloch den Odenwald entlang in der Richtung nach Würzburg stattfinden. Letztere beiden Bahnen sollten, um einem großen Steigen der Staatsschuldenlast vorzubeugen, an Unternehmer überlassen werden. Da die früheren Erfahrungen

*) Nach einem Vortrage des Ministers Frhrn. v. Rüdt in der geheimen Sitzung der II. Kammer vom 2. 4. 1856. (Aus den Landtagsakten im Archiviariat zu Karlsruhe.)

Digitized by Google

gezeigt hatten, daß dabei ein Resultat nur im Falle weitgehenden Entgegenkommens des Staats zu erwarten sei, so wollte die Regierung eine 4%ige Zinsengarantie eingehen, mit der Maßgabe jedoch, daß dieselbe bei der Kinzigtalbahn höchstens 150 000 fl., bei der Odenwaldbahn höchstens 100 000 fl. jährlich erfordern dürfe, was bei einem schätzungsweisen Bauaufwande von 40 bis 50 Mill. fl. allerdings einer 4%igen Zinsengarantie kaum noch ähnlich sah.

Die geringe Anziehungskraft, welche eine derartig eingeschränkte „Garantie" hätte ausüben können, veranlaßte die Kommission, eine unbedingte Zinsgarantie von 4 % vorzuschlagen.

Diese mußte jedoch umso bedenklicher erscheinen, als die Regierung ihrer kurz vor Schluß des Landtages eingebrachten Vorlage weder Kostenüberschläge noch Pläne noch Rentabilitätsberechnungen hatte zu Grunde legen können. Die Zurückweisung der Forderungen der Nordostbahngesellschaft wurde gebilligt*).

In dem Gesetze vom 15. November 1856**) fanden die Beschlüsse der Stände ihren Ausdruck. Hiernach sollte die Staatsbahn im oberen Rheintale unter möglichster Beschleunigung bis nach Schaffhausen fortgesetzt werden. Zur Vorbereitung der Kinzigtal-Bodenseebahn nebst einer Zweigbahn nach Schaffhausen und der Odenwaldbahn sollte unverzüglich auf Staatskosten eine genaue Untersuchung der einschlägigen Verhältnisse und Anfertigung von Plänen und Kostenüberschlägen stattfinden — für erstere Bahn zwecks Berichtigung und Ergänzung der älteren Pläne aus den vierziger Jahren; für letztere, um überhaupt einmal eine, bis dahin gänzlich fehlende, Grundlage zu schaffen. Ueber die Verwirklichung beider Projekte sollten alsdann der nächsten Ständeversammlung Vorschläge gemacht werden.

Um aber günstige Momente nicht unbenutzt vorüber gehen zu lassen, wurde die Regierung ermächtigt, baulustigen Unternehmern schon in der Zwischenzeit die Konzession für eine der Bahnen oder auch beide zu erteilen. Dabei sollten dann die Bestimmungen des Gesetzes vom 21. September 1846***) Platz greifen, mit der Abweichung jedoch, daß einmal auf den einstigen unentgeltlichen Heimfall der Bahn verzichtet werden dürfte, falls die Unternehmer das Ankaufsrecht unter sehr günstigen Bedingungen einräumten oder sich verbindlich machten, von dem jährlichen Reinertrage der Bahn „eine den ihnen gewährten Vorteilen entsprechende" Abgabe an den Staat zu entrichten, die zum allmählichen Ankauf der Aktien verwendet werden sollte, und daß ferner statt der Beteiligung des Staats bis zu einem Sechstel des Baukapitals eine „be-

*) Akten der geh. Landtagssitzungen 1856.

**) Reg.-Bl. 1856 S. 417.

***) Reg.-Bl. 1846 S. 247. Zu vgl. w. u., III. Periode.

Digitized by Google

schränkte" Zinsengarantie unter der Bedingung zugesichert werden dürfte, daß in den Jahren, in welchen der Reinertrag der Bahn die garantierte Verzinsung übersteigen würde, ein entsprechender Teil des Mehrertrags zur Deckung der infolge der Zinsengarantie vom Staate geleisteten Zuschüsse samt Zinsen bis zu deren vollständiger Tilgung verwendet würde.

Für Tarife und Fahrpläne wurde Staatszustimmung vorgeschrieben.

Daneben wurde von den Ständen der Wunsch ausgesprochen, daß auch die Herstellung eines Schienenweges von Durlach über Pforzheim nach Mühlacker in den Kreis der Untersuchungen gezogen würde.

Ein positives Ergebnis hat das Gesetz bis zur nächsten Zusammenkunft der Stände insofern nicht gehabt, als keine der in ihm behandelten Bahnen auf Grund seiner realisiert worden ist.

Die Verhandlungen mit Schaffhausen gestalteten sich zunächst wenig aussichtsreich. Baden erschien auf Grund der angeordneten Untersuchungen die Linie über Jestetten durch das Wangental als die in Bau und Betrieb mindest kostspielige, doch gleichzeitig zweckmäßigste, weil am längsten in badischem Gebiete bleibende Linie. Bei den Verhandlungen, welche nach dem Vertrage vom 27. Juli 1852 (Art. 3) zur Verständigung über die der Bahn zu gebende Richtung mit der Kantonalregierung von Schaffhausen zu pflegen waren, schlug es daher auch diese Linie vor. Die Schaffhausener Regierung forderte jedoch, daß die Bahn durch den Schaffhausenschen Klettgau geführt würde. Ferner ergab sich eine erhebliche Meinungsverschiedenheit bei der Festsetzung der Rückkaufsbedingungen. Die Kantonalregierung wollte die nach Art. 38 des genannten Staatsvertrages einer besonderen Vereinbarung vorbehaltene Frage der Entschädigung Badens bei einem einstigen Rückkaufe in einer Weise regeln, welche den energischen Widerspruch Badens hervorrufen mußte. Während Basel bekanntlich volle Entschädigung im Falle der Erwerbung zugestanden hatte, erklärte die Regierung von Schaffhausen rundweg, sich dazu nicht bereitfinden zu lassen, weil der Weg nach Konstanz eben nur durch den Kanton möglich sei, während bei Basel ein Umgehen nicht ausgeschlossen gewesen wäre.

Baden brach daraufhin die Verhandlungen ab, um zu prüfen, ob es in der Tat unausführbar sei, das Schaffhausensche Gebiet zu umgehen, wie das der Art. 38 des Vertrages von 1852 mit der Eidgenossenschaft unterstellte*). Was dieser Artikel verneinte, bejahte die vorgenommene Untersuchung des Wutachtalterrains. Zwei Linien auf nur badischem Gebiete wurden ausführbar befunden, beide von Waldshut über Stüh-

*) Vgl. w. o. S. 69.

Digitized by Google

lingen nach Zollhaus-Blumberg, die eine dann über Geisingen und Engen, die andere über Leipferdingen und Blumenfeld nach Singen ziehend, erstere ca. 30 Kilometer und 3 Mill. fl., letztere ca. 20 Kilometer und 2 Mill. fl. länger resp. teurer als die Linie über Schaffhausen, beide auch mit ungünstigeren Steigungsverhältnissen.

Eine genaue Terrainuntersuchung nebst Anfertigung von Plänen und Anschlägen wurde auch für die Odenwald- und die Kinzigtal-Bodenseebahn vorgenommen. Dieselbe ergab bei letzterer für die Strecke Hornberg-St. Georgen so gewaltige Schwierigkeiten, daß deren Herstellung, wenn nicht unmöglich, so doch unrätlich erschien*).

Ein Unternehmer konnte weder für die Kinzigtal- noch für die Odenwaldbahn verpflichtet werden.

Blieb somit der praktische Erfolg des Gesetzes vom 15. November 1856 bis zum Ausgange des Jahres 1857 ein geringer, so war die Tätigkeit, welche die Regierung in dieser Zeit außerhalb des Rahmens des Gesetzes entfaltete, eine umso regere und fruchtbarere.

So ungünstig vor dem Zustandekommen des Gesetzes die Aussichten auf Gewinnung des Waldshuter Anschlusses gewesen waren, ebenso günstig gestalteten sie sich unmittelbar danach. Sei es, daß die Nordostbahngesellschaft sich selbst zu schaden fürchtete, wenn sie der doch nicht zu hindernden Fortsetzung der badischen Bahn und deren Verbindung mit dem Schweizer Eisenbahnnetz offen als Gegnerin gegenübertrat; sei es, daß sie der Erkenntnis Raum gab, der Anschluß liege überhaupt nicht minder in ihrem eigenen Interesse als in dem Badens; sei es endlich — und dies dürfte die Hauptveranlassung gewesen sein — daß sie sich durch die Glattalbahngesellschaft, welche ihre Bahn in der Nähe von Waldshut ausmünden lassen wollte, bedroht sah: sie zeigte sich willfähriger und zu Unterhandlungen bereit. Letztere fanden nach vorausgegangenen vertraulichen Besprechungen dann im August des Jahres 1857 in Karlsruhe statt. Zwar wurden anfänglich wiederum sehr lästige Bedingungen seitens des Verwaltungsrates der Nordostbahngesellschaft gestellt; Baden sollte z. B. zwischen Basel und Konstanz keine weiteren Anschlüsse schweizerischer Bahnen gestatten dürfen u. a. m. Die badische Regierung wies aber alle derartigen Vorschläge ab, und es wurde ihr möglich, am 26. August 1857 einen Vertrag abzuschließen, der die badischen Interessen voll wahrte**).

In demselben verpflichteten sich beide Kontrahenten, alsbald zur Herstellung einer Eisenbahn zwischen Waldshut und Turgi im Anschluß an die beiderseits bestehenden Bahnen zu schreiten. Jeder Teil sollte

*) Vgl. darüber genauer w. u. S. 104.

**) Reg.Bl. 1858 S. 349.

Digitized by Google

seine Bahn zu dem Zwecke auf eigene Kosten bis an den Rhein verlängern und alsdann die Rheinbrücke — nach Zustimmung der Nordostbahngesellschaft zu den Bauentwürfen und unter ihrer Mitaufsicht — auf gemeinschaftliche Kosten durch badische Techniker gebaut werden. Jedem Teile wurde das Eigentumsrecht an der Brücke bis zur Mitte derselben zugeschrieben.

Spätestens am 1. Mai 1860 sollte die Verbindung bewerkstelligt sein. Der Betrieb war dann von der Nordostbahngesellschaft auf der ganzen Bahn Waldshut-Turgi wahrzunehmen. Die Vergütung, welche Baden für die Besorgung des Betriebes auf der badischen Strecke zu leisten hat, wurde auf 30 % „der für den Verkehr auf der Verbindungsbahn bezogenen reinen Beförderungstaxen" festgesetzt.

Auch die Herstellung einer unmittelbaren Verbindung der badischen Bahn mit der französischen Ostbahn bei Kehl wurde sicher gestellt.

Seit der Eröffnung der Paris-Straßburger Bahn hatte der Verkehr über Kehl nach und von der badischen Bahn beträchtlich zugenommen. Und doch war er noch weit größerer Ausdehnung fähig, sobald die entgegenstehenden Hemmnisse, bestehend in der Wegstrecke zwischen den beiderseitigen Bahnhöfen und dem Ab- und Wiederaufladen der Güter an den Zollstellen, beseitigt wurden. Es ist klar, daß bei der Natur des Verkehrs die Unterbrechung zweier so bedeutender Schienenwege auf eine nur kurze Strecke ein unnatürlicher Zustand war, der die Konkurrenzfähigkeit beider Bahnen herabdrückte. Der an sich schon hinderliche Zeitverlust und die Unannehmlichkeiten, denen Personen und Güter ausgesetzt waren, hatten eine gewisse Verkehrsablenkung von der badischen Bahn durch den Dampfschiffsverkehr auf dem Rhein und vor allem durch die Pfälzische Ludwigsbahn mit den Rheinübergängen bei Mainz und Mannheim zur Folge. Rechts und links des Rheins rückten weitere Eisenbahnen, welche eine Verkehrsablenkung hätten bewirken können (z. B. Paris-Dijon-Mülhausen-Basel), ihrer Vollendung entgegen. So trat immer dringender das Bedürfnis hervor, eine Bahn-Verbindung zu schaffen. Die Vorteile, welche diese nicht nur den Verkehrsinteressen Badens, sondern ganz Süddeutschlands und der mit ihm in Verkehrsbeziehungen stehenden Länder im Südosten bot, die Nachteile, welche Baden bei dem Mangel einer ununterbrochenen Verbindung durch die Ablenkung eines Teiles des Verkehres zwischen Ost und West auf günstigere Routen drohten, waren allzu einleuchtend, als daß man sich ihnen lange hätte verschließen können.

Auf dem Landtage von 1854 hatten sich die Stände erstmals mit der Frage beschäftigt und beschlossen, die Bahn Appenweier-Kehl bis an den Rhein fortzusetzen und die Zollabfertigung in den daselbst zu errich-

Digitized by Google

tenden Bahnhof zu verlegen. Sie rechneten hierbei darauf, daß man auf französischer Seite dem gegebenen Beispiele folgen würde. Auf die spätere Errichtung einer stehenden Brücke sollte zwar schon Rücksicht genommen werden, doch wurde sie noch nicht näher ins Auge gefaßt.

Eine ausreichende Lösung der Frage hätte die beschlossene Maßnahme nicht herbeiführen können, und es blieb auch nicht bei dieser. Während noch die bei der Exekution des Kammerbeschlusses beteiligten verschiedenen Verwaltungsbehörden — die Bahnbetriebs-, Zoll-, Kriegs- und Bauverwaltung — über die Lage und die Art der Ausführung des Bahnhofs sich zu einigen suchten, beschlossen die badische Regierung und die Direktion der französischen Ostbahn gemeinschaftlich, nicht mit einer Fortsetzung ihrer Bahnen je bis zum Rheinufer sich zu begnügen, sondern sie sofort durch die Erbauung einer stehenden Eisenbahnbrücke über den Rhein miteinander zu verbinden*).

Die französische Regierung kam diesem Bestreben mit Bereitwilligkeit entgegen. Am 2. Juli 1857 wurde ein Abkommen mit ihr getroffen, welches in seinem zweiten Artikel bestimmte: „Die beiden hohen vertragschließenden Teile, welche die Herstellung einer festen Brücke zwischen Straßburg und Kehl schon vom gegenwärtigen Augenblick an als eine durchaus unumgängliche Maßregel betrachten, um dem beiderseitigen internationalen Eisenbahnverkehr alle diejenige Entwickelung zu geben, deren er fähig ist, kommen überein, unverzüglich zum Bau dieser Brücke zu schreiten". Der Bau sollte auf gemeinschaftliche Kosten geschehen und binnen drei Jahren vollendet werden.

In einer besonderen „convention" vom 16. November desselben Jahres wurden die Modalitäten des Vollzugs festgesetzt. Sie ordnete an, daß die Bahnen beiderseits bis an den Rhein verlängert und hier durch eine für zwei Gleise angelegte, zu beiden Seiten mit Fußwegen versehene Brücke miteinander verbunden würden. Letztere selbst sollte aus einem festen mittleren Teile — als eiserne auf vier Pfeilern ruhende Gitterbrücke zu errichten — und zwei beweglichen Uferteilen, aus vollen Blechwänden zu konstruierende Drehbrücken bildend, bestehen. In den Bauaufwand sollten Baden und Frankreich resp. die von diesem konzessionierte Ostbahngesellschaft sich hälftig teilen und jede Partei Eigentümerin der ihrem Ufer zugelegenen Brückenhälfte werden. Die Art der Ausführung im einzelnen wurde einer besonderen Abmachung vorbehalten.

Beiden Kontrahenten wurde überdies die Befugnis eingeräumt, auf

*) Zu vgl. neben den Akten der geh. Landtagssitzungen von 1857—58 auch Vh. 1854, II., 4. B.-H. S. 16 der Schlußbeilage und S. 356, sowie Vh. 1869—70, II., 5. B.-H. S. 204.

Digitized by Google

ihrem Gebiete diejenigen Anordnungen zu treffen, welche sie zur größeren Sicherheit ihrer Grenze notwendig erachten würden*).

Ein weiteres Bindeglied im Verkehre zwischen West und Ost und somit eine Ergänzung und Fortführung der im vorbesprochenen Abkommen vorbereiteten Verbindung bildet die Bahn von Durlach (Karlsruhe) über Pforzheim nach Mühlacker, deren Zustandekommen sich die Regierung damals ebenfalls angelegen sein ließ.

Dem weiter eben erwähnten — am 3. April 1856 gefaßten — Beschlusse der zweiten Kammer, die Regierung um die Vorbereitung dieser Linie anzusprechen, war bereits eine Anzeige der württembergischen Regierung — vom 3. März 1856 — vorausgegangen, in welcher diese unter Hinweis auf den Staatsvertrag vom 4. Dezember 1850 sich bereit erklärte, auf eigene Kosten auch von Mühlacker nach Pforzheim zu bauen. Es wäre ein Mißgriff gewesen, wenn Baden diesem Vorschlage entsprochen hätte. Die Zwangslage, in welcher es sich im Jahre 1850 befand oder doch zu befinden glaubte, hatte sehr bald wieder den alten geregelten Verhältnissen Platz gemacht, und so war denn keinerlei Veranlassung für die Regierung mehr gegeben, Württemberg auch noch den zweiten Weg nach Osten zu überliefern. Baden lehnte darum das württembergische Angebot ab mit der Motivierung, daß zwar auch es die Herstellung einer Bahn von Durlach nach Pforzheim und von dort nach Mühlacker für wünschenswert erachte, beide Strecken aber nicht unter getrennte Verwaltung gestellt werden könnten und es sich deshalb die Ausführung beider vorbehalte. Nach Beendigung der sofort eingeleiteten Vorarbeiten teilte die badische Regierung Württemberg ihren Entschluß mit, die Bahn auf eigene Kosten zu bauen und zu diesem Zwecke in weitere Unterhandlungen eintreten zu wollen.

Letztere schlossen mit dem Vertrage vom 17. Dezember 1857. Sonderbarerweise aber beschränkten sich die Stipulationen desselben nicht auf die Bedingungen des alten Vertrages von 1850, sondern nahmen Bestimmungen auf, welche die Befreiung der Bahn von württembergischen Staatssteuern sowie Amtskörperschafts- und Gemeindeumlagen, wie sie die württembergische Bahn nach Bruchsal in Baden genoß, beseitigte und außerdem Württemberg neue Rechte betreffs des Baues, speziell der Einmündung von Seitenbahnen aus dem Enz- und Nagoldtale auf badischem Gebiet einräumten**).

Durch die geschilderte vielseitige Tätigkeit der Regierung war der Boden geschaffen, auf dem die schwebenden Fragen sich gründlich würdigen ließen. Sie sollte es nach dem Wunsche der Regierung den

*) Reg.-Bl. 1858 S. 280.

**) Im wesentlichen nach den Akten der geheimen Landtagsverhandlungen von 1857—58.

Digitized by Google

Ständen ermöglichen, eine „erschöpfende Schlußfassung über das, was an weiteren Schienenwegen im badischen Lande für jetzt und für die nähere Zukunft Aufgabe des Staats sein solle", herbeizuführen.

Ein umfassender Gesetzentwurf war es, der zu Beginn des Jahres 1858 den Ständen in geheimer Sitzung vorgelegt wurde, um all' den genannten Projekten die verfassungsmäßige Zustimmung der Kammern zu bringen. Er war der erste, welcher eine weitgehende Vermehrung der badischen Eisenbahnen bewirken sollte, der erste auch, welcher die Regierung zur Darlegung eines vollständigen Programms veranlaßt hat und dadurch für die Kenntnis und Beurteilung der damaligen Eisenbahnpolitik Badens von großem Interesse ist.

Der erste Teil dieses in den Gesetzesmotiven niedergelegten Programms legte dar, wie man anfänglich geglaubt habe, mit der Staatsbahn bei Basel haltmachen und ihre Fortsetzung im oberen Rheintale bis nach Waldshut und darüber hinaus nach Schaffhausen und Konstanz sowie auch die Bahn von Offenburg durch den Schwarzwald an den Bodensee der privaten Initiative überlassen zu können. Er zeigte, wie man weiter das Privatkapital auch für die Pforzheimer und die Odenwald-Bahn zu interessieren gesucht habe, wie aber alle dieser Richtung angehörenden, in mehrfacher und verschiedenartiger Weise zum Ausdruck gebrachten Bestrebungen Schiffbruch erlitten hätten und so schließlich die Regierung sich genötigt gesehen habe, langsam selbst wieder einen Schritt nach dem andern vorwärts zu tun. Die dann seit dem letzten Landtage geübte, an Mühen wie an Erfolgen reiche Tätigkeit der Regierung wiedergebend, ging er in einem zweiten Abschnitte über zu der „Bezeichnung der dem Staat in Herstellung weiterer Schienenwege obliegenden Aufgabe".

„Daß die Herstellung der unmittelbaren Verbindung unserer Staatsbahn mit der französischen Ostbahn bei Kehl und mit der schweizerischen Nordostbahn bei Waldshut als erste Aufgabe des Staates zu betrachten ist", sagte er, „bedarf wohl keiner weiteren Auseinandersetzung. Die Zweckmäßigkeit, ja die Notwendigkeit jener Verbindungen, durch welche unsere Staatseisenbahn einen unmittelbaren Anschluß einerseits an das französische, andererseits an das schweizerische Eisenbahnnetz erhält, liegt klar am Tage.... Die Herstellung dieser Anschlüsse wird auf die Steigerung des Verkehrs und des Ertrags der Großh. Staatseisenbahn unzweifelhaft sehr vorteilhaft wirken".

Die seit langem beabsichtigte und von den Ständen gutgeheißene Fortsetzung der Staatsbahn im oberen Rheintale bis nach Konstanz müsse die zweite Aufgabe sein. Der Staat vollende damit die große Bahn, welche das badische Rheintal vom nördlichen bis zum südöstlichen Endpunkt des Landes als Hauptader des Binnen- und Transitverkehrs

Digitized by Google

durchziehe und alle Teile der Gebirgsrücken des Landes, die im Nordosten allein ausgenommen, in tunlichst nahe Verbindung mit dem vervollkommneten Verkehrsmittel der Neuzeit setze. Er lasse ferner dadurch dem im Süden des Landes von jeher bestehenden lebhaften Durchfuhrverkehre von West nach Ost, der mit der nahen Vollendung der aus dem Nord- und Südwesten von Frankreich nach Mülhausen ziehenden Bahnen einen weiteren Aufschwung zu nehmen verspreche, die Vorteile der Eisenbahn zukommen, ohne welche jener Verkehr sicherlich auf die Schweizer Bahnen abgelenkt werden würde.

Was die Route, in welcher die Bahn fortzuführen sei, anbetreffe, so könne es wohl kaum einem Zweifel unterliegen, daß der Bau über Schaffhausen in volkswirtschaftlicher und finanzieller Beziehung der für Baden vorteilhafteste wäre. Denn diese Linie sei sowohl die kürzeste als auch die in Bau und Betrieb mindest kostspielige. Sie sei ferner aus ersterem Grunde für den großen Verkehr die zweckmäßigste, bei den vielfachen Beziehungen des badischen Oberlandes zur Schweiz aber auch für den Binnenverkehr die förderlichste. Vorbedingung allerdings müsse sein, daß mit dem Kanton Schaffhausen — dessen Verhalten übrigens nach dem Resultat, das die Wntachtalnuntersuchung ergeben hatte, ein weit freundlicheres geworden war — ein zufriedenstellendes Abkommen getroffen werden könne.

Nächst der Vollendung der Oberrheintalbahn erschien der Regierung die Herstellung einer Bahn vom nördlichen Teile der Staatsbahn längs des Odenwaldes nach Würzburg als wichtige Aufgabe. Nachdem durch die Heidelberg-Konstanzer Linie alle Gebirgsrücken des Landes mit Ausnahme derer im Nordosten in möglichst nahe Verbindung mit der Bahn gebracht worden seien resp. würden, sei es ebenso billig als im Interesse nicht nur jener Gebietsteile, sondern des ganzen Landes begründet, auch ihm die Wohltaten der Eisenbahnen zukommen zu lassen. Die Odenwaldbahn würde dem inneren wie dem Durchgangsverkehre gleich dienlich sein*).

Eine weitere Aufgabe des Staates in der Vervollständigung des Eisenbahnnetzes sei in der Herstellung einer Bahn von Durlach über Pforzheim zum Anschluß an die württembergische Staatsbahn bei Mühlacker zu erblicken, durch welche zugleich die erste Industriestadt des Landes mit der Eisenbahn in Verbindung gebracht werde.

Als letzte Aufgabe endlich sei die Erbauung zweier „Lokalbahnen" von Offenburg nach Hausach und von Villingen bis in die Waldshut-Konstanzer Linie anzusehen. Die Fortsetzung der Staatsbahn im Tal des Oberrheins, führte die Vorlage hierzu aus, hätte als eine sofort zu

*) Vgl. auch w. u. S. 96 ff.

Digitized by Google

lösende Aufgabe nicht bezeichnet werden können, wenn die Kinzigtal-Bodenseebahn, von der man sich seither die größten volkswirtschaftlichen Vorteile versprochen hatte, sich als ausführbar erwiesen hätte. Aber die ungünstigen Terrainverhältnisse, welche auf der Strecke Hornberg-St. Georgen den Bau ungewöhnlich erschweren und ihn ebenso wie den Betrieb außerordentlich kostspielig machen würden, ja den letzteren bei Schneewehungen nicht selten ganz zu unterbrechen drohten*), hätten die Regierung nach reiflicher Erwägung zu der Ansicht gelangen lassen, daß die Kinzigtalbahn in ihrer ganzen Länge bei dem dermaligen Stande der Technik weder zur Ausführung auf Staatskosten noch auf Rechnung eines Unternehmers mit Staatsunterstützung in Aussicht zu nehmen sei. Als Transitroute habe zudem die Bahn an Bedeutung verloren, seitdem die Verbindung der badischen Staatsbahn mit den Schweizer Bahnen bei Waldshut gesichert worden sei; diejenigen Vorteile aber, welche sie dem inneren Verkehre bieten würden, könnten größtenteils auch durch die genannten beiden Lokalbahnen, die an sich wohl bauwürdig seien, erlangt werden.

Am bemerkenswertesten ist der dritte Abschnitt des Programms, welcher die Frage erörtert, ob die genannten Bahnen unmittelbar durch den Staat gebaut oder an Privatunternehmer überlassen werden sollten. Des Kernes der allgemeinen Ausführungen hierüber ist bereits weiter oben gedacht worden**); es dürfte sich erübrigen, das dort Gesagte noch weiter auszuführen. „Es war seit lange die Ansicht der Großh. Regierung wie der Stände, bei dem Bau und Betrieb von Eisenbahnen neben dem Staat auch die Privatindustrie zu beteiligen und es wird „nicht nur angemessen, sondern schlechthin nötig sein, die Herstellung der weiteren Bahnen ... wenigstens teilweise der Privatindustrie zu überlassen ... Nach der gegebenen Darstellung würde der Bau der erwähnten Bahnen beiläufig einen Aufwand von 55 Millionen Gulden erfordern. Es bedarf nur der Anführung dieser Ziffer, um klar zu machen, daß es in der Tat unverantwortlich wäre, dem Staat ein solches Opfer aufbürden zu wollen". Die Wiedergabe der hier zitierten und der weiter oben angeführten Worte mag genügen, um den Standpunkt, den die badische Regierung damals der Eisenbahnfrage gegenüber einnahm, zu kennzeichnen. Die Regierung folgerte aus dem Gesagten für den vorliegenden Fall, daß man sich „darauf beschränken müsse, dem Staate die Herstellung nur derjenigen der erwähnten Schienenwege zu überlassen, deren Begebung an Privatunternehmer aus triftigen Gründen nicht tunlich sei".

*) Ausführlicher w. u. S. 104.
**) Vgl. w. o. S. 52.

Digitized by Google

Zu diesen rechnete sie zunächst die Rheinübergänge bei Kehl und Waldshut — deren naturgemäß sehr kostspieliger Bau (z. B. die strategisch wichtige „halbe" Kehler Brücke) als losgelöstes, selbständiges Privatunternehmen auch nimmermehr hätte ausgeführt werden können —, weil diese „unzertrennbare Teile der Staatsbahn" seien. Sie zählte ferner dazu die Waldshut-Konstanzer Bahn. Denn einmal sei ja schon auf dem Landtage von 1855—56 deren Herstellung auf Staatskosten beschlossen worden, und sodann würde es doch gewiß ein unverzeihlicher Mißgriff sein, wenn man die Eisenbahn von Mannheim durch das Rheintal bis zum Bodensee nicht als ein „im Eigentum und Betrieb unzertrennbares Ganzes" behandeln wollte.

Auch die Herstellung der Durlach-Mühlacker Bahn, meinte die Regierung, werde auf den Staat übernommen werden müssen, da eine dritte Bahnverwaltung auf der verhältnismäßig kurzen Verbindungsstrecke zweier Staatsbahnen „ohne Gefährdung des Zweckes kaum möglich, jedenfalls sehr schwierig und störend" sein würde. „Mit diesen Leistungen, welche die Eisenbahnschuld des Staates in wenigen Jahren auf wenigstens 60 Millionen Gulden — von ca. 41 — erhöhen würden, sollte nach Ansicht der Regierung die Herstellung von Schienenwegen auf Staatskosten, jedenfalls für eine längere Reihe von Jahren, *unabänderlich* geschlossen werden".

Mit privatem Kapital blieben demnach zu bauen die Odenwaldbahn und die Bahnen von Offenburg nach Hausach und von Villingen bis zur Waldshut-Konstanzer Linie. Die Odenwaldbahn, äußerte die Vorlage, sei eines der geeignetsten Eisenbahnobjekte, das für Privatunternehmungen in Frage kommen könne; denn sie bilde, abgesehen von der kurzen Staatsbahnstrecke Mannheim-Heidelberg, ein Glied einer weit über das Großherzogtum hinausreichenden Kette von Privatbahnen.

Gerade das aber hätte wohl nur ein Grund sein können, in diese Kette einen Keil in der Gestalt einer staatlichen Odenwaldbahn hineinzutreiben.

Der Inhalt des Gesetzentwurfes selbst ergibt sich teilweise bereits aus dem Gesagten. Er wollte zunächst die Gesetze vom 21. September 1846 und 15. November 1856 aufheben (Artikel 1). Sodann sollten auf Staatskosten die Rheinübergänge bei Kehl und Waldshut (Art. 2) und die Waldshut-Konstanzer Bahn (Art. 3) gebaut werden, desgleichen auch die Verbindung von Durlach über Pforzheim mit Mühlacker (Art. 4). An Privatunternehmer sollte begeben werden der Bau und Betrieb von Heidelberg-(Meckesheim)-Mosbach-Würzburg, Offenburg-Hausach und Villingen-Geisingen-Konstanzer Bahn (Art. 5). Die Strecke Heidelberg-Mosbach der Odenwaldbahn sollte noch vor der Erzielung einer Verständigung mit Bayern immer begeben werden

Digitized by Google

dürfen, sofern der betreffende Unternehmer sich verpflichten würde, nach dem Zustandekommen der Verständigung auch die Strecke von Mosbach bis zur Grenze und eventuell von dieser bis nach Würzburg zu bauen (Art. 6). Für die Begebung der im Art. 5 aufgeführten drei Bahnen sollten folgende Bestimmungen maßgebend werden:

1) Die Zubilligung einer Zinsgarantie bis zu 4½ % auf eine längere Reihe von Jahren unter der Bedingung, daß vom evtl. Reinertrage über 4½ % eine Zurückerstattung der gezahlten Zinsergänzungen stattfände;
2) der Vorbehalt des Ankaufsrechts für den Staat nach Ablauf einer gewissen Zeit;
3) der Verzicht des Staats auf den einstigen unentgeltlichen Heimfall der Bahn, sofern der Unternehmer sehr günstige Ankaufsbedingungen einräumen oder sich verbindlich machen würde, von dem eine gewisse Höhe übersteigenden Reinertrage einen angemessenen Anteil an die Staatskasse zu entrichten;
4) Erfordernis der Genehmigung der Baupläne, Tarife und Fahrpläne durch die Regierung;
5) die Ausdehnung des Gesetzes von 1838 über die Zwangsabtretungen auf diese Bahnen;
6) die Befreiung der Bahnen von der Grund-, Häuser- und Gewerbesteuer, ferner der Immobiliar- und Schenkungsakzise ꝛc. sowie von etwaigen Gemeindeumlagen;
7) die Hinterlegung einer Kaution seitens des Unternehmers;
8) die Feststellung der Rechte und Verbindlichkeiten des Unternehmers in einer Konzession.

Letztere sollte aus freier Hand oder im Wege der Submission erteilt werden können (Art. 7).

Die Bedeutung aller der vorgeschlagenen Bahnen mit Ausnahme der Offenburg-Hausacher Bahn, deren Streichung aus dem Gesetze sie beantragte, wurde auch von der Kommission rückhaltlos anerkannt. Weniger aber stimmte sie mit der Ansicht der Regierung über die finanzielle Seite des Entwurfs überein. Entgegen der Regierung neigte sie entschieden auch betreffs der Odenwald- und der Villinger Bahn dem Staatsbau zu. Zwar stand sie nicht prinzipiell dagegen auf, daß der Bau der ersteren in Privathände gelegt werde. Sie wünschte aber möglichste Beschleunigung des Baues und beantragte deshalb, daß die Regierung ermächtigt werde, mit demselben an den schwierigsten Stellen zwischen Heidelberg und Mosbach immer auf Staatskosten zu beginnen. Ueber die Frage des Fortbaues auf Staatskosten könne dann ein künftiger Landtag entscheiden, unter Umständen aber auch die Bahn gegen Rückersatz der Kosten immer noch an eine Gesellschaft abgegeben werden.

Digitized by Google

Zu einem ähnlichen Antrage gelangte sie für die Villinger Bahn. Denn man könne, meinte sie, mit Beruhigung auf die dermalige Eisenbahnschuld blicken, wenn diese auch hoch erscheine. Falls etwa aus deren Höhe der Schluß gezogen werden sollte, daß man in der Ausführung weiterer Bahnen auf Staatskosten äußerst zurückhaltend sein müsse, so könne sie sich damit nicht einverstanden erklären. „Haben wir bei näherer Prüfung der einzelnen Vorschläge die Ueberzeugung gewonnen", schloß die Kommission ihren Bericht, „daß diese Neubauten zur Vervollkommnung unseres Eisenbahnsystems, zur Hebung unserer inneren Verhältnisse, zur Kräftigung des badischen Landes dienen, so dürfen uns die hierfür erforderlichen allerdings bedeutenden Mittel nicht abhalten, zur Ausführung zu schreiten. Und wenn abermals zwei Dezennien in der Geschichte unserer Eisenbahnen umlaufen sind, dann werden — wir hoffen es zuversichtlich — unsere Mitbürger den Tag segnen, der, wie der 24. März 1838, den unabweisbaren Forderungen der Neuzeit für die Entwickelung des allgemeinen Wohles Bahn brach".

Mit der Abänderung, daß auch für die Odenwald- und die Villinger Bahn sofort die Vorarbeiten vorzunehmen und, wenn nach deren Beendigung noch kein Unternehmer konzessioniert wäre, der Bau auf Staatskosten zu beginnen sei, wurde die Regierungsvorlage angenommen.

Auch die geschlossenen Staatsverträge fanden die Zustimmung der Kammern, ausgenommen der Vertrag mit Württemberg, welcher, nachdem er bereits die zweite Kammer passiert hatte, wegen der in ihm enthaltenen Zugeständnisse und geopferten Rechte in der ersten Kammer auf energischen Widerstand stieß. Von neuem wurde festgesetzt, daß die Abmachungen des Vertrages vom 4. Dezember 1850 zur Grundlage der Pforzheimer Bahn gemacht würden.

Nachdem auch der Deutsche Bund die Errichtung der Brücken bei Kehl und Waldshut genehmigt hatte*), erfolgte unterm 7. Mai 1858 die Publikation des Gesetzes.

Da ferner das Gesetz vom 28. März 1838 über die Zwangs-

*) Der Bundesbeschluß vom 27. 2. 1832 enthielt folgende Bestimmung: „Aus Gründen der Sicherheit des Bundesgebietes sollen über Grenzflüsse, welche den deutschen Bund vom Ausland und von Staaten scheiden, die keinen Bundesgliedern angehören, keine stehenden Brücken ohne vorgängige Prüfung ihrer Zulässigkeit aus dem militärischen Gesichtspunkte und ohne Zustimmung des Bundes angelegt werden."

Bei der beabsichtigten Konstruktion der Brücke war hierauf schon in der geschilderten Weise Rücksicht genommen, und außerdem wurde die Anlegung von Minenkammern auf badischer Seite beschlossen. — Es ist bekannt, daß die Sprengung der Kehler Rheinbrücke eine der ersten Maßnahmen unserer Truppen im Kriege mit Frankreich war.

Digitized by Google

abtretungen sich nur im Wege gesetzlicher Bestimmung auf weitere Eisenbahnanlagen anwenden ließ, für eine Beschränkung desselben auf einzelne Bahnen aber keinerlei Gründe vorlagen, so wurde es unterm gleichen Tage auf alle in der Folge auf Staatskosten zur Ausführung gelangenden Eisenbahnen ausgedehnt*).

Die Bauarbeiten wurden bald energisch angefaßt. Am 18. August 1859 bereits konnte mit der Waldshuter Brücke die Bahn von Waldshut nach Turgi, durch welche die Verbindung der badischen Bahn mit Zürich, Romanshorn, Chur und Bern hergestellt wurde, dem Verkehre eröffnet werden.

Der 2 Kilometer lange Anteil Badens an der Bahn (Waldshut-Rheinmitte) erforderte 503 260 fl. (Mk. 862 730) gegenüber einem Voranschlage von 564 000 fl. (Mk. 966 860)**).

Mit der Verwaltung der französischen Ostbahngesellschaft wurde die Vereinbarung getroffen, daß die Gründung der Pfeiler und Widerlager allein von der Gesellschaft, der eiserne Oberbau aber von der badischen Eisenbahnbauverwaltung zur Ausführung gebracht und alle Kosten je zur Hälfte getragen würden. Am 1. Mai 1861 war der neue Bahnhof am Rhein, zehn Tage später die Verbindung mit Straßburg hergestellt.

Die auf 1 037 250 fl. (Mk. 1 780 000) veranschlagten Kosten des ersteren nebst der Bahnverlängerung von 3 Kilometern beliefen sich auf 1 098 500 fl. (Mk. 1 884 000). Der hälftig zu teilende Bauaufwand für die Brücke betrug rund 3 617 000 fl., der badische Anteil also 1 808 500 fl. (Mk. 3 100 300) gegenüber einem Kostenvoranschlage von 1 100 000 fl. (Mk. 1 886 000)***). Eine besondere Militärbaukommission war organisiert worden, um an der badischen Seite der Brücke Befestigungsarbeiten vorzunehmen.

Die Vollendung der Pforzheimer und der Odenwaldbahn konnte wegen der noch zu treffenden Abmachungen mit Württemberg resp. Schaffhausen erst zu Beginn der folgenden Periode erfolgen.

Um Zeit zu gewinnen, hatte der Landtag 1857—58 für die Strecke Durlach-Pforzheim die nötigen Mittel immer bewilligt. Schon am 10. August 1859 konnte die Teilstrecke Durlach-Wilferdingen eröffnet werden; seit dem 4. Juli 1861 erstreckte sich der Verkehr auch auf die Strecke Wilferdingen-Pforzheim.

Bezüglich der Pforzheim-Mühlacker Strecke aber mußten neue Verhandlungen mit Württemberg gepflogen werden. Ein Vertrag vom

*) Reg.-Bl. 1858 S. 188. Vgl. Vh. 1857—58, I., P.-H. S. 65.
**) Vh. 1863—65, II., 4. B.-H. S. 350.
***) Vgl. Vh. 1869—70, II., 5. B.-H. S. 204 u. 212.

Digitized by Google

6. November 1860*) brachte Baden die ungeschmälerte Befriedigung der im Vertrage von 1850 erworbenen Rechte. Derselbe enthält im wesentlichen nur Ausführungsbestimmungen zu letztgenanntem Vertrage; die damaligen Bestimmungen über die württembergische Brettener Bahn wurden fast wörtlich für die badische Pforzheimer Bahn in den neuen Vertrag aufgenommen.

Die Agitation der württembergischen Presse und die Aussicht auf unangenehme Landtagsdebatten mußte es andrerseits der württembergischen Regierung wünschenswert machen, den günstigen Standpunkt, den sie betreffs der in Württemberg für dringend notwendig erachteten Enz- und Nagoldbahn mit Anschluß an die Pforzheimer Bahn gewonnen hatte, nach Möglichkeit zu retten. Sie erlangte, was sie z. Zt. brauchte — die Fernhaltung technischer Schwierigkeiten, welche späterhin dem Bau einer Enz- und Nagoldbahn hätten hinderlich sein können —, indem Baden versprach, beim Bau des Pforzheimer Bahnhofs auf die Eventualität des Anschlusses dieser Bahn Bedacht zu nehmen**).

Unmittelbar nach Vertragsabschluß wurden die Absteckungen vorgenommen und am 1. Juni 1863 der Betrieb auf die gesamte, 38,906 Kilometer lange Verbindungsbahn Durlach-Mühlacker ausgedehnt.

Die Kosten der Bahn stellten sich auf 7 376 464 fl. = 12 645 362 Mk.***) (Voranschlag: 6,2 Mill. fl. = 10 630 000 Mk.).

Mit dem Kanton Schaffhausen wurde am 30. Dezember 1858 ein Vertrag geschlossen†), in welchem Baden hinsichtlich der Route, Schaffhausen hinsichtlich der Rückkaufsentschädigung nachgab. Baden verpflichtete sich in diesem Vertrage — resp. wurde berechtigt —, die Fortsetzung der Staatsbahn von Waldshut nach Konstanz innerhalb der Kantonsgrenzen binnen drei Jahren auf seine Kosten herstellen und in Betrieb setzen zu lassen. Die Bahn sollte bei Trasadingen in den Kanton eintreten, durch den Klettgau nach Schaffhausen und von hier durch das Taynger Tal führen, um bei dem Orte Tayngen den Kanton wieder zu verlassen. Letzterer ging die gleichen Verpflichtungen ein wie im Jahre 1853 Basel, abgesehen jedoch von dem Sechstelzuschuß zum Kostenaufwande und der Darlehnsgewährung; insbesondere gestand sie

*) Reg.-Bl. 1860 S. 501.

**) Vgl. Vh. 1861—63, II., 4. B.-H. S. 18; 6. B.-H. S. 25; I., 1. B.-H. S. 298.

***) Da die Kosten nach dem Stande der erstmaligen vollständigen Herstellung bei den vor 1872 eröffneten Bahnen von der Staatsbahnverwaltung nicht geführt werden, so konnte nur der Betrag der bis 1872 entstandenen Kosten für den eigentlichen Bahnbau angegeben werden.

†) Reg.-Bl. 1859 S. 61.

Digitized by Google

auch die unentgeltliche Abtretung der im Kantons- oder Gemeindeeigentum befindlichen und zum Bau erforderlichen Grundstücke sowie volle Abgabenfreiheit zu.

Außerdem machte sie sich verbindlich, die badische Regierung gegen etwaige, aus dem erwähnten Abkommen — vom 11. Dezember 1855 — mit der Rheinfallbahngesellschaft abgeleitete Ansprüche auf Vergütung von Kosten für deren Bahnstrecke nächst dem Bahnhofe, soweit diese von der badischen Bahn nicht benutzt werden würde, zu vertreten und im Falle der Begründung einer rechtlichen Entschädigungspflicht die desfallsige Zahlung zu leisten. Das Rückkaufsrecht wurde durch den Ablauf eines 50jährigen Betriebes bedingt; als Entschädigungsbedingungen wurden die für Basel getroffenen festgesetzt. Im übrigen wurden die Bestimmungen des Hauptvertrages von 1852 mit der Eidgenossenschaft für maßgebend erklärt.

Von den an einer Wutachbahn interessierten Gemeinden des Wutachtales, der angrenzenden Baar und des südlichen Schwarzwaldes wurde im Jahre 1859 nochmals ein Ansturm auf die Klettgaulinie unternommen, wobei diese Gemeinden für eine Linie Stühlingen (im Wutachtale) -Schaffhausen Stimmung zu machen suchten. Die Petitionskommission stellte sogar den Antrag, daß aus militärischen Rücksichten, denen man früher zeitweilig eine ihnen garnicht zukommende Bedeutung beigelegt hat, die Richtung durch Schweizer Gebiet ganz aufgegeben werde.

Das Plenum lehnte diesen Antrag aus allen anderen in Betracht kommenden Rücksichten mit Recht ab, und es blieb endgültig bei der vertragsmäßigen Linie über Schaffhausen nach Konstanz*).

Am 15. Juni 1863 stand die gesamte 413,737 Kilometer lange Bahn Mannheim-Konstanz (Basel-Waldshut 55,595 Kilometer, Waldshut-Konstanz 88,729 Kilometer) im Betriebe.

Der Kostenanschlag für die Basel-Konstanzer Bahn hatte auf fl. 10 040 500 (ca. Mk. 17 210 000) gelautet. Die tatsächlichen Kosten betrugen fl. 15 248 900 (ca. Mk. 26 140 000**).

Die im Gesetze von 1858 zur Ausführung auf Staatskosten beschlossenen Bahnen waren damit vollendet. Aber trotz der nicht unerheblichen Zugeständnisse, die gemacht worden waren, teilten die Bestimmungen, welche den Bau weiterer drei Bahnen durch Private regelten, das Schicksal ihrer Vorgänger. Die Ursache ist in der Hauptsache ungünstigen Verhältnissen des Geldmarktes während der Jahre

*) Vgl. Vh. 1859—60, II., 6. B.-H. S. 7, P.-H. S. 65.

) Vgl. Fußnote *) auf S. 92.

Digitized by Google

1858 und 59 zuzuschreiben. Aktienunternehmungen aller Art hatten schwere Verluste zu erleiden, und die verfügbaren Kapitalien zogen sich daher von solchen Unternehmungen zurück*). Es blieb der folgenden Periode vorbehalten, die betreffenden Bahnen als Staatsbahnen zu verwirklichen.

III. Periode, 1861—1874: Die Zeit der Hochflut im Eisenbahnbau. Erschließung des Landes nach innen und außen durch den Ausbau des Eisenbahnnetzes und zahlreiche Anschlüsse an die Bahnnetze der Nachbarstaaten.

Einleitung.

Außerordentlich segensreich in volkswirtschaftlicher wie finanzieller Hinsicht waren die Folgen der in der letzten Periode zur Ausführung gelangten Bahnbauten. Durch die Abänderung der Spurweite auf die allgemein übliche war Baden aus seiner Isolierung herausgetreten. Auch mit der Eröffnung der Mannheimer Hafenbahn und dem Vorrücken der Staatsbahn nach Basel war eine große Steigerung des Verkehres Hand in Hand gegangen. Die Ueberbrückung des Rheins bei Waldshut hatte Baden den an die württembergische Bahn Bruchsal-Friedrichshafen verlorenen Durchgangsverkehr in die östliche Schweiz zurückgebracht, und als im Jahre 1861 auch die Verbindung mit dem französischen Eisenbahnnetze vollzogen war, da erreichten Einnahmen und Ueberschüsse eine zuvor nie dagewesene Höhe.

Diese günstigen, in dem eingetretenen Umfange kaum je erwarteten handgreiflichen Resultate hatten zur nächsten Folge, daß die dem Bau von Staatsbahnen schon zuneigenden Kammern sich nunmehr für ihn begeisterten und auch in den Anschauungen der Regierung sich ein völliger Umschwung vollzog. Die früheren Besorgnisse der Regierung waren wie weggeweht. Das ihr während der zweiten Periode anhaftende Zögern und unsichere Vorwärtstappen machte der entschiedenen Ansicht Platz, daß die größeren Eisenbahnen ihre wichtigen Funktionen nur als uneingeschränktes Eigentum des Staates voll erfüllen könnten und daß der Staatskredit als ein gemeinsames Gut des ganzen Landes auch möglichst im Interesse aller Landesteile zum Bau von Eisenbahnen verwendet werden müßte.

Die Entwickelung von Industrie, Gewerbe und Handel, die Steigerung des Wertes von Grund und Boden und aller seiner Produkte,

*) Regenauer, der Staatshaushalt des Großherzogtums Baden, S. 664.

Digitized by Google

überhaupt die Hebung des allgemeinen Wohlstandes und der geistigen Kultur, welche die Eisenbahnen in den mit ihnen bedachten Gegenden durch die gewährten großen Verkehrserleichterungen hervorriefen, machten es ferner natürlich, daß auch in den bisher ausgeschlossenen Gegenden der Wunsch nach einem solchen glückbringenden Verkehrsmittel hatte entstehen müssen. Die Petitionen um Eisenbahnen, welche aus allen Bezirken bei der Regierung und den Kammern eingingen, wurden immer zahlreicher und drängender und zählten schließlich nach vielen Hunderten.

Da dergestalt Regierung, Volksvertretung und Volk sich einig waren in dem Wunsche nach schnellerer Vermehrung der Eisenbahnen, so war damit das Zeichen zu einer großartigen Ausgestaltung des badischen Staatsbahnnetzes oder vielmehr der badischen Eisenbahnen zu einem tatsächlichen Netze von Bahnen gegeben.

A. Die Gesetzgebung der Jahre 1862—63 über die Vervollständigung der Schienenwege.

Am 1. Mai 1862 wurde nach einer allgemeinen Untersuchung über die vorliegenden Bedürfnisse der erste neue große Entwurf „über die Vervollständigung der Schienenwege des Großherzogtums" durch die Regierung eingebracht und durch einen zweiten Entwurf vom 22. Juni 1863 ergänzt.

Ersterer forderte den Bau folgender Staatsbahnen:

Art. 1: Die Fortführung der auf Grund eines Gesetzes vom 27. April 1860*) vorläufig von Heidelberg bis Mosbach gebauten Bahn in der Richtung nach Würzburg bis zur Landesgrenze (Odenwaldbahn).

Art. 2: Eine Bahn von Neckarelz an die badisch-württembergische Grenze als Fortsetzung der geplanten württembergischen Bahn von Heilbronn in der Richtung nach Neckarelz.

Art. 3: Eine Eisenbahn in der Richtung Stockach-Meßkirch mit einer Abzweigung in die Oberrheintalbahn.

Art. 4: Die sofortige Inangriffnahme der Bahnstrecke Donaueschingen-Engen und deren Fortsetzung, sobald dafür diejenige Route festgestellt sein würde, welche eine Verbindung mit der Oberrheintalbahn und deren Abzweigung nach Meßkirch (Art. 3) ermöglichte.

Art. 5: Die Strecke Donaueschingen-Villingen der Schwarzwaldbahn und eine von letzterer Stadt ausgehende, auf Rottweil führende Verbindung mit der württembergischen Neckartalbahn, sobald wegen des Anschlusses mit der württembergischen Regierung ein Uebereinkommen zu stande kommen würde.

Art. 6 endlich: Eine Bahn zur Verbindung Offenburgs mit der

*) Vgl. w. u. S. 98.

Digitized by Google

Oberrheinbahn, der Meßkircher und der Donaueschinger Bahn (die Schwarzwaldbahn), vorausgesetzt, daß die anzustellenden umfassenden Untersuchungen den Nachweis liefern würden, daß eine allen Erfordernissen des Betriebes entsprechende Linie gefunden werden könne.

Die zweite Vorlage erweiterte letzteren Artikel dahin, daß die Strecke Offenburg-Hausach sofort in Angriff zu nehmen sei. Ferner wurde eine bei Gerlachsheim von der Odenwaldbahn ausgehende und durch das Taubertal nach Wertheim führende neue Bahn gefordert.

Einzelne dieser Projekte, die um der besseren Uebersichtlichkeit willen im folgenden getrennte Darstellung finden, haben eine recht lange Vorgeschichte aufzuweisen.

Die Herstellung einer Verbindung der badischen Hauptbahn mit den bayrischen Eisenbahnen durch eine Odenwaldbahn, die jetzt den Schlußstein des badischen Schienensystems gegen Nordosten hin bildet, war zum ersten Male im Jahre 1854 anläßlich einer Petition mehrerer Städte des Odenwaldes in den Kammern zur Sprache gekommen. Die Notwendigkeit einer solchen Bahn ergab sich von selbst aus dem gänzlichen Mangel an Eisenbahnen in dem gesamten nordöstlichen Gebiete des Großherzogtums, wenn auch der Straßenverkehr zwischen Rhein und Würzburg nur gering war.

Vergebens hatte bisher die Staatskasse große Opfer gebracht, um dem Odenwalde und seiner meist ärmlichen Bevölkerung aufzuhelfen; vergeblich waren auch alle sonstigen Bestrebungen geblieben, bessere Zustände zu schaffen. In einer Bahn wurde nun das Radikalmittel erblickt, das eine regere Entfaltung von Landwirtschaft, Gewerbe und Industrie bringen und auf diese Weise von unendlichem Werte für die Entwickelung der inneren Verhältnisse des Landes sein würde. Neue menschliche Kräfte mit neuen Ideen sollten das verkümmerte soziale Leben zu einem besseren gestalten. Allerdings waren die Erwartungen vielfach allzu hoch gespannt; sie waren es besonders hinsichtlich der Rolle, welche die Odenwaldbahn im Durchgangsverkehr zwischen Ost und West spielen würde*).

*) Dr. E. H. Th. Huhn, Die Odenwaldbahn, eine staatswirtschaftliche Beleuchtung usw. (Mannheim, 1857) führt S. 21 z. B. aus: „Es ist also mit Bestimmtheit anzunehmen, daß der ganze große Verkehr zwischen den atlantischen Seehäfen, ganz Frankreich, Belgien und den mittleren und oberen Rheingegenden nach Bayern, Sachsen, Schlesien, ganz Oesterreich und den unteren Donauländern sowie nach der Levante überhaupt sich einzig dieser West-Ostbahn zuwenden wird, und da derselbe jetzt schon sehr bedeutend ist, noch mehr aber sich hebt mit dem Aufschwunge des Verkehrs, so ist unbedingt und mit voller Sicherheit darauf zu zählen, daß hierdurch die Odenwald-Eisenbahn eine Rentabilität sich erwirbt, wie keiner zweiten Bahn es so bald wieder möglich sein wird, und dazu ist diese Bahn sich dieses Verkehrs auf alle Zeiten

Digitized by Google

Die Kammern hatten jene Petition dem Staatsministerium empfehlend überwiesen und letzteres gleichzeitig ermächtigt, „daß, wenn die Bildung einer Gesellschaft in die Zeit fallen sollte, in welcher die Kammern nicht versammelt sind, zur Verhütung jeder Verzögerung, die bei den Schwankungen des Geldmarktes nur nachteilig sein könnte, die für diesen Bahnbau nötigen gesetzlichen Bestimmungen provisorisch zu erlassen, insoweit solche mit der Verfassung vereinbar sind, und den Kammern zur nachträglichen Zustimmung vorzulegen."*)

Eine Gelegenheit, von dieser Ermächtigung Gebrauch zu machen, bot sich der Regierung nicht. Aus den auf dem folgenden Landtage von 1855—56 in geheimen Sitzungen gepflogenen weiteren Verhandlungen ging dann das bereits genannte Gesetz vom 15. November 1856 hervor, welches bezüglich dieses Projektes bestimmte, daß eine Bahn von Heidelberg oder Wiesloch in der Richtung nach Würzburg vorbereitet und dem nächsten Landtage über ihre Herstellung Vorschläge gemacht würden. Bei Eintritt günstiger Umstände aber sollte die Regierung die Konzession für eine Odenwaldbahn immer an eine Privatgesellschaft erteilen dürfen**).

Tatsächlich bewarb sich auch ein Bankenkonsortium, an dessen Spitze die Mitteldeutsche Creditbank in Meiningen stand, unter der Bedingung einer vierprozentigen staatlichen Zinsgarantie um die Konzession. Es reichte auf Aufforderung der Regierung im November 1856 ein Lastenheft und im März 1857 nochmals und zwar ein detaillierteres ein, das mit Aenderungen und Gegenvorschlägen im August 1857 zurückgesandt wurde. Wohl weniger wegen der hierin enthaltenen lästigen Bedingungen für die Bauunternehmer, als wegen der unterdessen gänzlich veränderten Lage des Geldmarktes zog der Verwaltungsrat der Meininger Bank nunmehr das Gesuch zurück***).

Die im Gesetze geforderte Terrainuntersuchung war inzwischen in umfassendster Weise vorgenommen worden. Nicht weniger als 45 Zugslinien verzeichnete die technische Hauptvorlage der Regierung, alle von Heidelberg oder Wiesloch ausgehend und in Würzburg endigend. Zweiundvierzig von ihnen führten über Mosbach. Nach Ausscheidung aller derjenigen, welche wegen sehr beträchtlicher Steigungen, großer Länge, besonders gering bevölkerter Umgebung usw. nicht gut in

---

umso sicherer, als die Bodenbeschaffenheit Süddeutschlands keine ähnliche Konkurrenzlinie mehr zuläßt, für vorliegende Eisenbahn (Heidelberg-Eberbach-Main-Würzburg) also ein natürliches Monopol geschaffen hat."

Auch in den Kammern sprach man sich sehr hoffnungsfreudig aus.

*) Vh. 1853—54, II. K., P.-H. S. 137.

**) Vgl. w. o. S. 79.

***) Akten des Landtags 1857—58.

Digitized by Google

Betracht kommen konnten, blieben sechs Linien übrig. Den Anschluß an die Staatsbahn wünschte die Regierung in Heidelberg, weil dies dem Verkehre des Odenwaldes mit der Pfalz und auch dem Durchgangsverkehre am besten entsprach und weil ein südlicherer Anschluß auch den Interessen Mannheims als der ersten Handelsstadt des Landes schlecht gedient hätte.

Die im Gesetze vom 7. Mai 1858 für die Bahn getroffenen Bestimmungen sind bekannt, ebenso deren Erfolglosigkeit, soweit sie die Erbauung durch Private regeln wollten. Teils, um dem Gesamtbau nach Kräften vorzuarbeiten, teils weil sie sich mehr und mehr den Staatsbahngedanken zu eigen machte, suchte die Regierung im Jahre 1860 die erhaltene Ermächtigung, den Bau zwischen Heidelberg und Mosbach immer selbst zu beginnen, durch einen der Ständeversammlung vorgelegten neuen Gesetzentwurf zu erweitern. Derselbe bestimmte im ersten Artikel, daß die Strecke Heidelberg-Mosbach, der schwierigste Teil der Bahn, sofort gebaut würde, und im zweiten, letzten Artikel, daß die Regierung befugt wäre, je nach den Umständen mit dem Weiterbau der Bahn gleichfalls schon auf Staatskosten zu beginnen*). Artikel 1 wurde genehmigt**) — die sofort in Angriff genommene Strecke Heidelberg-Meckesheim-Mosbach ist am 23. Oktober 1862 zur Eröffnung gekommen. Der zweite Artikel aber wurde durch Kammerbeschluß beseitigt. Der Grund lag darin, daß sich wegen des Anschlusses der Bahn bei Würzburg bezw. der Trace und anderer Einzelheiten bedeutende Differenzen zwischen der badischen und der bayerischen Regierung ergeben hatten. —

Vollen Nutzen in volkswirtschaftlicher und finanzieller Beziehung ließ die Bahn nur erwarten, wenn sie auch in ihrem östlichen Endpunkte einen passenden Anschluß an andere Bahnen fand, wofür nur die bayrische Ludwigs-Westbahn in Würzburg in Frage kommen konnte.

Für Bayern bot dieser Anschluß neben den Vorteilen einer neuen Verbindung seines Eisenbahnnetzes mit denen anderer Staaten vor allem den Vorzug einer guten Verbindung mit seiner Rheinpfalz. Schon für die wirtschaftlichen Beziehungen war eine solche von großer Bedeutung. Diese mußte sich aber für den Fall eines Krieges, in welchem der Regierung daran gelegen war, in kürzester Frist eine beträchtliche Militärmacht an den Rhein zu werfen — es wurde schon darauf hingewiesen, daß damals strategische Interessen vielfach in den Vordergrund gestellt wurden — noch bedeutend erhöhen. Trotzdem, oder auch deshalb, blieben aber die Verhandlungen zwischen beiden Regierungen lange resultatlos.

*) Akten des Landtags 1859—60.
**) Ges. v. 27. 4. 1860.

Digitized by Google

Bayern verlangte, daß die Bahn die Richtung der sogen. Mainlinie über Wertheim, Miltenberg, Amorbach und Eberbach bezw. Mosbach erhalte, eine Linie, die besonders über Eberbach zum großen Teile über nichtbadisches Gebiet geführt hätte und die auch wegen technischer Schwierigkeiten unannehmbar befunden wurde. Baden sollte ferner die bayrischen Truppen und Militäreffekten auf seinen Bahnen zu demselben Tarife wie auf den bayrischen Bahnen und damit zu einem billigeren, als er für die eigenen Truppen festgesetzt war, transportieren. Schließlich forderte Bayern auch als unerläßliche Vorbedingung des Abschlusses eines Eisenbahnvertrages den Bau einer Eisenbahnverbindung mit der Rheinfestung Germersheim — Bedingungen, denen sich Baden mit Recht widersetzte. Im Oktober 1859 waren beide Regierungen soweit in ihren Wünschen von einander entfernt, daß die Verhandlungen gänzlich abgebrochen wurden.

Die beiderseitigen Interessen führten im März 1861, zunächst im Korrespondenzwege, zu erneuten Verhandlungen und *am 27. Januar 1862 zur Unterzeichnung zweier Verträge* „über die Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen den beiderseitigen Staatsbahnen in der Richtung von Würzburg nach Heidelberg*)" und „über den Bau einer festen Rheinbrücke zwischen Mannheim und Ludwigshafen**)".

Ersterer bestimmte, daß die Bahn über Gerlachsheim und Heidingsfeld führen und die Grenze bei Kirchheim überschreiten sollte. Die Richtung der Bahn im einzelnen wurde dem Ermessen jedes Staates für seine Bahnstrecke überlassen. Bayern verpflichtete sich, von Würzburg bis zur Grenze zu bauen und diese Strecke gegen eine im Schlußprotokoll auf 4 Prozent des aufgewendeten Baukapitals festgesetzte Rente an Baden zu überlassen. Hinsichtlich der Militärtransporte einigte man sich dahin, daß auf den Linien zwischen Würzburg einerseits und Mannheim und Bruchsal andererseits in jedem Gebiete diejenigen Tarifsätze zu Grunde gelegt wurden, welche für die eigenen Landestruppen in Geltung waren.

Ferner wurden einige dem eigentlichen Vertragsgegenstande ferner liegende Fragen geregelt, wie die der Aufhebung bezw. Ermäßigung der Mainzölle und die des Baues einiger Chausseen, bezüglich derer sich bei den Verhandlungen Kontroversen ergeben hatten.

In besonderem Vertrage wurde der Bau einer festen Rheinbrücke zwischen Mannheim und Ludwigshafen beschlossen zwecks Herstellung einer direkten Verbindung zwischen den pfälzischen und den badischen

*) Reg.-Bl. 1862 S. 304.
**) Reg.-Bl. 1862 S. 310.

Digitized by Google

Bahnen, die sich im allgemeinen Verkehrsinteresse längst als durchaus notwendig erwiesen hatte.

Auch an dieser Verbindung hatte Bayern ein besonderes Interesse, da sie dazu dienen sollte, dem Kohlenreichtume der zum Teil staatlichen Saargruben, dem durch die Ruhrkohlen in neuerer Zeit ein gefährlicher Konkurrent erwachsen war, das Absatzgebiet rechts des Rheins besser zu erschließen. Bayern hatte den großen Wert, den es der Brücke beilegte, dadurch zu erkennen gegeben, daß es nicht nur ihren Bau zu einer der ersten Bedingungen des Anschlusses in Würzburg erhoben, sondern auch verlangt hatte, sie auf alleinige Kosten als sein ausschließliches Eigentum herstellen zu dürfen. Baden wollte sich jedoch seines Einflusses auf den wichtigen Uebergang nicht entschlagen, und so wurde denn vereinbart, daß die Brücke auf gemeinschaftliche Kosten gebaut und jeder Teil Eigentümer der von seinem Ufer ausgehenden Brückenhälfte würde. Der Ertrag der Brücke aus dem Fußgänger- und Wagenverkehr sollte zwischen beide Staaten geteilt werden. Binnen drei Jahren war der Bau zu beendigen.

Dies sind in kurzen Zügen die Vorgänge, welche dem Art. 1 des Gesetzentwurfes von 1862 zu Grunde lagen.

Die Frage, ob die Bahn als notwendig zu betrachten sei, war bereits auf mehreren Landtagen bejaht worden; sie bedurfte daher keiner weiteren Erörterung. Noch keine definitive Entscheidung war aber bezüglich der Wahl des Traktes zwischen Seckach und Gerlachsheim erfolgt. Es kamen hier zunächst zwei Linien in Frage, von denen die eine mehr nördlich in das eigentliche Herz des Odenwaldes über Buchen, Walldürn und Tauberbischofsheim, die andere in die Nähe von Adelsheim und über Osterburken und Eubigheim nach Gerlachsheim führte. Letztere zerfiel jedoch bei Eubigheim wieder in zwei projektierte Zweige, von denen der eine, der württembergischen Grenze sich nähernd, in südlicher Abbiegung über Vorberg und Königshofen, der andere über Buch a. A., Gießigheim, Königheim und Tauberbischofsheim nach dem für alle drei Projekte gemeinsamen Punkte Gerlachsheim sich wandte.

Die südliche Linie über Königshofen war die kürzeste; sie bot ferner keinerlei Terrainschwierigkeiten und erforderte daher die geringsten Bau- und Betriebskosten. Für die mittlere Linie über Gießigheim und Tauberbischofsheim sprach vornehmlich die Bedeutung der letzteren Stadt. Dem dritten Projekte über Buchen und Walldürn, das wegen sehr ungünstiger Bodenverhältnisse einen erheblichen Mehraufwand für Bau und Betrieb erforderlich gemacht und letzteren sehr erschwert hätte, gab die Kommission der Kammer sonderbarerweise „in volkswirtschaftlicher Beziehung" den

Digitized by Google

Vorzug vor den beiden erstgenannten, obwohl sie selbst ausführte*), daß die betr. Gegend an Fruchtbarkeit des Bodens und Gunst des Klimas namentlich der Königshofener Linie weit nachstand und auch die Industrie dort noch keinen Boden gewonnen hatte. Die Kommission war der Ansicht, daß die Möglichkeit, einem industriell weniger entwickelten Landesteile helfend unter die Arme zu greifen, ein erhebliches Gewicht bei der Abwägung der volkswirtschaftlichen Interessen habe. Da diese Nachhilfe auf Kosten wirtschaftlich mehr entwickelter Gegenden hätte erfolgen müssen, so bedarf die Haltlosigkeit der Ansicht keines weiteren Beweises.

Die Materialien für die Beurteilung der verschiedenen Linien lagen noch nicht spruchreif vor. Die Entscheidung wurde daher in das Ermessen der Regierung gestellt.

Der durch Art. 2 des Entwurfes angestrebten Verbindung der Odenwaldbahn mit Heilbronn war vorgearbeitet worden durch ein württembergisches Gesetz vom 10. Januar 1862**), welches den Bau einer Bahn von Heilbronn an die badische Grenze in der Richtung nach Neckarelz bestimmt hatte. Verhandlungen zwischen beiden Staaten über die Modalitäten des Anschlusses hatten noch nicht stattgefunden; doch waren solche in Aussicht genommen.

Die Verbindung von Heilbronn mit Mannheim, welche schon gelegentlich der Unterhandlungen über die Bruchsal-Brettener Bahn auf württembergischer Seite lebhaften Wünschen begegnet war, und mit Würzburg entsprach in erster Reihe den Interessen Württembergs, speziell Heilbronns. Sie lag aber auch im Interesse des allgemeinen Verkehrs — mehr als im finanziellen der badischen Bahnen — und fand deshalb die Zustimmung der Kammern.

Neu war das Projekt der Abzweigung von der Schaffhausen-Konstanzer Bahn nach Stockach und Meßkirch. Die Regierung führte für seine Begründung hauptsächlich an, daß die Bahn den Landstrich der alten Handels- und Heerstraße von Ulm nach Schaffhausen und Freiburg durchziehen würde, welcher, auch nachdem durch die Ulm-Friedrichshafener Bahn der sehr bedeutende Verkehr aus dem nördlichen und nordöstlichen Deutschland nach der östl. Schweiz und dem südl. Frankreich abgelenkt worden war, noch ein erheblicher innerer Verkehr verblieben wäre. Die Gegend wäre dicht bevölkert und sehr fruchtbar und führte einen großen Teil ihrer Landwirtschafts-, Bergbau- und Hüttenprodukte aus. Eine größere Bedeutung würde die Bahn allerdings erst mit der Fortsetzung durch das Donautal mit seiner regen Industrie nach Ulm erlangen. Diese Donautal-Bodenseebahn würde ein passendes Mittelglied zwischen der Kinzig-

*) Vh. 1861—63, II, 6. B.-H. S. 261.

**) Reg.-Bl. des Königreichs Württemberg v. 1862 Nr. 3.

Digitized by Google

und Rheintalbahn auf der einen und der württembergischen Hauptbahn (Heilbronn-Friedrichshafen) auf der anderen Seite sein und dadurch neue Verbindungen mit den bayrischen, österreichischen, preußischen und sächsischen Bahnen herstellen. Dieser Umstand ließe die Bahn auch in strategischer Hinsicht wichtig erscheinen. Falls aber wider Erwarten die Ulmer Bahn nicht zu stande kommen würde, so wäre doch nicht daran zu zweifeln, daß die Meßkircher Bahn in nicht ferner Zeit ihre Fortsetzung nach den Hohenzollernschen Landen und eine Abzweigung über Pfullendorf nach Aulendorf in die Ulm-Friedrichshafener Bahn erhalten würde. Auch in diesem Falle wären der Bahn die vielversprechenden Verbindungen mit den Bahnen jener Staaten gesichert. --

Als das Schmerzenskind unter allen bisherigen Eisenbahnprojekten darf wohl die in den Artikeln 4—6 des Entwurfs behandelte Schwarzwaldbahn bezeichnet werden.

Die Straße vom Bodensee über den Schwarzwald durch das Kinzigtal an den Rhein und rheinabwärts war vor der Entstehung der Eisenbahnen unstreitig eine Haupthandelsstraße Süddeutschlands. Schon die im Jahre 1836 um ihr Gutachten über die Mannheim-Baseler Bahn befragten Notabeln hatten darauf hingewiesen, daß die Interessen der von jener Straße durchzogenen Gegend sorgfältige Berücksichtigung verdienten. Auf dem Eisenbahnlandtage von 1838 war dann seitens des berichterstattenden Abgeordneten dargetan worden, wie große Nachteile dem Südosten Badens durch Ableitung eines großen Teiles des Verkehrs von der Kinzigstraße auf die geplante Bahn drohten und wie große Vorteile auf der andern Seite eine Eisenbahn durch das Kinzigtal sowohl dem mitteleuropäischen Durchgangsverkehr als auch insbesondere dem Schwarzwalde und der badischen Seegegend bringen müßte. Aus Anlaß einer Petition von Bürgern der Stadt Konstanz hatten deshalb beide Kammern die Regierung in einer Adresse gebeten, jene Nachteile für das Oberland nach Möglichkeit zu beseitigen, namentlich durch etwaige Erteilung der Konzession für eine Eisenbahn aus dem Rheintale nach dem Bodensee an eine Aktiengesellschaft*).

Drei Jahre später wurden die Besorgnisse des Oberlandes durch einen im württembergischen Landtage erstatteten Eisenbahnbericht noch vermehrt. In diesem Berichte wurde ausgeführt, daß die Linie Bruchsal-Ulm-Friedrichshafen das Zentrum alles Handels und Verkehres zwischen den südlich und südöstlich gelegenen Staaten mit dem westlichen Europa bilden und den Verkehr auf der Straße Bodensee-Kinzigtal-Mannheim ablenken würde.

Als die badische Regierung die weitere Gestaltung der Frage einst-

*) Vh. 1838, II, S. 492.

Digitized by Google

weilen der Zeit überließ, verfaßten die Bevollmächtigten einer im März 1844 nach Villingen einberufenen Interessentenversammlung eine Petition an Regierung und Kammern, in welcher sie darlegten, daß das badische Oberland in Gefahr sei, durch Württemberg und die Schweiz umgangen zu werden, wenn es nicht auch das neue Verkehrsmittel erhielte. Sie äußerten sich ferner ausführlich über die Mittel, Ausführung und Rentabilität einer Bahn und baten um Vornahme der schon im Jahre 1838 angeregten Untersuchungen und die eventuelle baldige Erbauung einer Bahn, sei es auf Kosten des Staats oder einer Aktiengesellschaft*). Die darauf hin von den Landesbehörden und Handelskammern eingezogenen Berichte sprachen sich sämtlich für eine solche Bahn aus, und die angestellten Untersuchungen ließen sie ausführbar erscheinen.

Da der Bau der Rheintalbahn die finanziellen Kräfte des Landes stark in Anspruch nahm und man dabei ein sicheres Urteil über den Erfolg dieses Unternehmens noch nicht gewonnen hatte, so erklärte sich die Regierung gegen neue Staatsbahnen. Die Konzessionsgesuche eines badischen Bankhauses und eines Konsortiums englischer Kapitalisten ließen jedoch erkennen, daß das Privatunternehmertum die Bahn für aussichtsreich hielt und geneigt war, für den Staat einzutreten. Im Jahre 1846 erfolgte daher die Vorlage eines Gesetzentwurfs, welcher die Befugnis zur Konzessionserteilung für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Offenburg nach Konstanz unter Vorbehalt des Ankaufsrechts und des einstigen unentgeltlichen Heimfalls an den Staat nachsuchte. Der Entwurf wurde genehmigt**) und in einer Adresse an den Großherzog von den Kammern ausgesprochen, sie hielten es unter den obwaltenden Umständen für eine Pflicht der Regierung, auf das kräftigste dahin zu wirken, daß eine Verbindung des Rheintals mit dem Bodensee in möglichster Bälde hergestellt würde. Die Regierung wurde ferner ermächtigt, eine derartige Bahn nicht nur durch günstige Vertragsbedingungen zu unterstützen, sondern auch sich an derselben bis zu einem Sechstel des Baukapitals zu beteiligen unter Verzicht auf Verzinsung, solange nicht die übrigen Aktionäre eine 4prozentige Rente erhielten***).

Das Gesetz blieb ergebnislos, und die Ereignisse der Jahre 1848 und 1849 ließen dann das Projekt für einige Zeit fast völlig einschlafen. Erwähnt sei die mit Recht wenig ernst aufgenommene, von einer kleinen Gemeinde befürwortete Eingabe eines Kameralisten Huber in Konstanz aus dem Jahre 1848, welcher die Erbauung der Bahn als „Volksbahn", das sollte heißen als Selbstunternehmen der interessierten Bewohner des

*) Vgl. Vh. 1843—45, II., 12. P.-B. Beil. 7 (hinter S. 206) u. S. 188.
**) Ges. v. 21. 9. 1846, Reg.-Bl. 1846. S. 247.
***) Vgl. Vh. 1843—45, II., 8. P.-B. S. 211. 7. P.-B. S. 345. 8. P.-B. S. 204 u. 226.

Digitized by Google

Schwarzwalds und Kinzigtals anregte. Schon mehr als 6 Millionen Gulden des auf ca. 27 Millionen Gulden veranschlagten Baukapitals, sagte er, wären zu dem Zwecke „teils an persönlichen Leistungen, teils an Geld und anderen Bauerfordernissen" „in Aussicht gewesen", als die Märzereignisse eintraten. Wenn die Regierung sich sogleich mit einem Sechstel des Kapitals beteiligen und ferner für die zu bildende Baugesellschaft 8 Millionen Gulden an allen öffentlichen Kassen anzunehmender Papiergutscheine zur Bestreitung der Arbeitslöhne usw. ausgeben wollte, so würden die Restforderniſſe wohl aufgebracht werden können. —

Das Gesetz vom 15. November 1856 traf auch für die Schwarzwaldbahn neue Bestimmungen, ähnlich denen für die Odenwaldbahn. Die Regierung sollte in der nächsten Landtagssession Vorlage über eine Bahn von Offenburg durch das Kinzigtal über Villingen, Donaueschingen und Radolfzell nach Konstanz, sowie über eine Abzweigung von dieser nach Schaffhausen machen, sofern nicht schon der Bau inzwischen an eine Gesellschaft überlassen werden könnte. Für letzteren Fall wurde die im Gesetze von 1846 eingeräumte Begünstigung dahin erweitert, daß statt der Kapitalbeteiligung eine beschränkte Zinsengarantie zugestanden wurde. Der Erfolg war kein besserer. —

Alle Hoffnungen stark herabzudrücken war der Landtag von 1857/58 angetan. Es ist nicht zu bezweifeln, führte die Regierung in ihrem Motivenberichte aus, daß die Bahn auf die Hebung des Wohlstandes der von ihr berührten ausgedehnten Gebietsteile nur ersprießlich wirken würde; auch ihre Wirkung für den allgemeinen Handelsverkehr ist nicht zu verkennen. Aber die Bauwürdigkeit einer Bahn hängt nicht lediglich von ihrem volkswirtschaftlichen Nutzen ab; es sind auch die Schwierigkeit und Kostspieligkeit des Baues und Betriebes in die Wagschale zu legen. Nach dem Gutachten zweier ihrer Techniker ergäben sich nun zwischen Hausach und Sommerau infolge der plötzlichen Steigungen derartige Schwierigkeiten*), daß wohl schwerlich je zur Ausführung würde geschritten werden, falls nicht entweder eine leichter ausführbare Linie gefunden würde oder aber die Eisenbahnbautechnik bedeutende Fortschritte

*) Der eine Techniker nennt den Bau der Strecke von Hausach bis zur Sommerau „ein solch' außerordentlich kostspieliges und im Betrieb so erschwertes Unternehmen, daß man wahrhaft davor zurückschrecken müsse, und dies umsomehr, als überdies der Betrieb einer solchen Bahn in den hohen Lagen des Schwarzwaldes und namentlich in dieser Gegend der Schneelagerungen wegen in der Regel wohl jeden Winter ins Stocken geraten müßte und hier jede Vorkehrung dagegen nutzlos sein würde, wenn die Bahn nicht vollständig gegen dieses Uebel durch Ueberbau gesichert werden wolle." (Kommissionsbericht Bissing S. 30; bei den Landtagsakten 1857—58.)

Digitized by Google

machte*). Der damalige Entwurf wie das Gesetz beschränkte sich denn bekanntlich auch auf zwei „Lokalbahnen" Offenburg-Hausach und Villingen-Oberrheinbahn.

Damit war die Frage einer durchgehenden Bahn aber nicht abgetan. Schon im Jahre darauf wurde sie wieder angeschnitten, als im Oktober 1859 das Londoner Bankhaus Sir Morton Peto in Verbindung mit der Wiesbadener Firma Fr. Moldenhauer sich um die Konzession bewarb. Dieselben forderten zunächst u. a. eine 4prozentige Zinsengarantie auf 99 Jahre und für die ersten 36 Jahre eine Zollermäßigung auf alle vom Auslande zu beziehenden Bau- und Betriebsmaterialien, zeigten sich aber zu Unterhandlungen hierüber erbötig. In einem späteren Angebote erklärten sie sich bereit, die Zinsengarantie auf 45 Jahre, auch 40 Jahre herabsetzen und die Zollvergünstigungen ganz wegfallen zu lassen**). Einmal dieses Angebot an sich ohne vorherige Prüfung der Durchführbarkeit der Schwarzwaldbahn und sodann die mit den badischen Bahnen bisher gemachten überaus günstigen Erfahrungen haben wohl die Regierung veranlaßt, von dem Anerbieten keinen Gebrauch zu machen, und sie in dem von nun an betätigten Entschlusse bestärkt, alle Bahnen als Staatsbahnen auszubauen, soweit sie nicht nur eine mehr lokale Bedeutung beanspruchen können. Dem entsprachen auch Artikel 4—6 des jetzt vorliegenden Gesetzentwurfes.

Darüber, daß die Bahn wünschenswert, notwendig war und ihre volkswirtschaftlichen Folgen nur gute sein konnten, waren keine Worte zu verlieren, wenn man bedenkt, daß es sich um die Lebensfrage eines Landesteiles handelte, der eine wichtige, naturwüchsig großgezogene und ausdehnungsfähige Industrie sowie einen bedeutenden Lokalverkehr aufwies, und dessen Hoffnung auf endliche Herstellung einer Eisenbahn seit einem Vierteljahrhundert durch eine Reihe von Versprechungen, landständischen Verhandlungen und gesetzlichen Bestimmungen immer wieder aufs neue angefacht worden war. Auch falls die Schwarzwaldbahn nicht eine Hauptstraße des internationalen Verkehres werden würde, durfte ihr eine hohe Bedeutung zugeschrieben werden als hauptsächlicher Vermittlerin des Verkehrs zwischen der badischen Rheinebene und dem Bodensee und insbesondere für den Absatz der Produkte des Schwarzwaldes und seinen lokalen Verkehr. Es durfte angenommen werden, daß sie durch ihren

*) Akten der geh. Landtagsverhandlungen 1857—58.

**) Ebenso waren sie geneigt, unter den gleichen Bedingungen auch die übrigen projektierten Bahnen, die Odenwald-, Waldshut-Konstanz und -Ulmer, die Neckarelz-Heilbronner und die Villingen-Rottweiler Bahn zu übernehmen und für alle diese Linien nur eine Gesellschaft zu gründen.

Digitized by Google

indirekten volkswirtschaftlichen Gewinn den etwaigen finanziellen Ausfall aufwiegen würde*).

Während aber im Jahre 1858 Regierung und Kommission der Bahn eine große Bedeutung für den Transitverkehr abgesprochen hatten**), wurde diese jetzt von der Regierung wieder kräftig betont. Die Kinzigtalstraße, hieß es, habe Jahrhunderte lang einen blühenden Durchgangsverkehr von der Nordsee, von Holland und Belgien nach Italien, Tirol, in die südöstliche Schweiz und umgekehrt vermittelt und ihn nur mangels einer Eisenbahn völlig an die württembergische Bahn von Bruchsal nach Friedrichshafen und an die linksrheinischen Eisenbahnen verloren. Das werde mit der Kinzigtalbahn anders werden. Durch diese werde die kürzeste Verbindung zwischen der Nordsee und dem adriatischen Meere, zwischen England und seinen großen Besitzungen in Ostindien hergestellt

---

*) Die lokale Wichtigkeit der Bahn wurde in den Gesetzesmotiven entsprechend gewürdigt. „Das untere und obere Ende der Bahn", heißt es darin, „zieht durch fruchtbare und gut kultivierte Landstrecken, in welchen Getreide und Handelspflanzen, Obst und Wein in Ueberfluß erzeugt werden. Auf einem Teil der Hochebene ist vorzügliches Getreideland, aber der bei weitem größte Teil ist fast ausschließlich auf Waldkultur, Bergbau, Viehzucht und Industrie angewiesen. Beinahe alles, was Hochebene und Abdachungen für ihren Unterhalt und zur Fabrikation bedürfen, müssen sie in der Bahnrichtung her beziehen und ebenso können sie ihre Erzeugnisse nur in der Bahnrichtung absetzen. Der Landstrich, den die Bahn durchziehen würde, hat, soweit er für den Bahnverkehr in Betracht kommt, eine Bevölkerung von etwa 200 000 Seelen, welche, soweit die Landwirtschaft sie nicht ernährt, in der Uhrenfabrikation, Strohflechterei und Fabrikation grober Holzwaren, aber auch in Fabriken und fabrikmäßigen Etablissements Beschäftigung finden, welche durch die bedeutenden Wasserkräfte des Landes angezogen sind. Die Steuerkataster ergeben für diesen Teil des Landes (nach der letzten 1855 gemachten Zusammenstellung) an Grundsteuerkapital 56 Mill., an Häusersteuerkapital 20 Mill., an Gewerbesteuerkapital 22,5 Mill. Gulden, das ist der achte bis neunte Teil der Steuerkapitalien des ganzen Landes". (Vh. 1861—63, II., 4. B.-H., 1. Hälfte, S. 340).

**) So sagte die Regierung damals in ihrer „Begründung": „Als Transitroute nach und von Südosten hat sie, seit die Verbindung der Großh. Staatsbahn mit dem schweizerischen Eisenbahnnetz bei Waldshut gesichert ist, unzweifelhaft an Wichtigkeit verloren. Es handelt sich nur um wenige Meilen, um welche der Verkehr vom Mittelrhein nach der südlichen Schweiz (Chur) auf der Rheintallinie über Waldshut weiter hätte, als auf der zwar kürzeren, aber für den Betrieb ungleich schwierigeren Route durch das Kinzigtal". Und die Kommission führte in ihrem Berichte aus, daß „überhaupt der Hauptgrund den man früher zu Gunsten einer Kinzigtal-Bodenseebahn geltend gemacht hat, jetzt weggefallen ist. Derselbe bestand darin, daß diese Linie die kürzeste Verbindung vom Norden nach der östlichen Schweiz und Italien, sowie von Straßburg nach dem Bodensee und Tirol herstellen würde". (Akten der geheimen Landtagssitzungen 1857—58 im Karlsruher Archivariat).

Digitized by Google

LIBRARY OF THE UNIVERSITY OF CALIFORNIA

sein. Die Offenburg-Konstanzer Bahn sei auch die kürzeste Linie zwischen Straßburg und dem Bodensee und dadurch die für den Verkehr zwischen dem nördlichen Frankreich und den südlich und östlich gelegenen Ländern am besten geeignete, soweit dieser Verkehr über Straßburg gehe. Aber sie werde aus dem gleichen Grunde auch den Verkehr zwischen Belgien, den holländischen Handelsplätzen, ja auch Bremen und Hamburg und dem adriatischen Meere vermitteln. Nachdem das Bedürfnis nach einem Anschlusse an die italienischen Bahnen auch hier die noch entgegenstehenden Schwierigkeiten überwunden haben würde, werde die Kinzigtalbahn ihre südlichen Endpunkte in Mailand und darüber hinaus in Venedig und Genua finden.

„Es ist offenbar in diesen Argumentationen ein starkes Uebersehen von Konkurrenzmöglichkeiten, und die Tatsachen haben so überschwenglichen Hoffnungen nicht entsprochen*)." Die Ständekommission warf wohl die Frage auf, ob auch nach dem Bau der Bahn die Gesamtrentabilität der badischen Staatsbahnen wahrscheinlich sei, ohne sich aber in eine eingehende Prüfung einzulassen. Sie nahm einfach an, daß in jedem Falle auf eine 4prozentige Rente würde gerechnet werden können**).

Strittig war übrigens noch die Wahl der Richtung zwischen Rheintal und Villingen, die eine Flut von Petitionen hervorgerufen hatte. Neben der alten Linie durch das Kinzig-Gutach-Brigachtal — über Hornberg, Triberg und St. Georgen***) — kamen in Betracht eine Kinzig-Elz-Bregetalbahn — über Furtwangen — und die sogen. Höllentalbahn durch die Täler der Dreisam, Wutach und Donau — von Freiburg über Neustadt und Donaueschingen —, denen gegenüber die gleichfalls gewünschte Linie über Schiltach, Wolfach und Schramberg, die teilweise durch württembergisches Gebiet geführt hätte, von geringerer Bedeutung erschien.

Für den Verkehr der Hochebene des Schwarzwalds mit Freiburg und Offenburg und dem zwischen ihnen liegenden Rheintale wäre es das beste und einfachste gewesen, wenn alle drei Bahnen hätten gebaut werden können. Da hiervon zunächst keine Rede sein konnte, so mußten Bedürfnisse und Vorteile genau abgewogen und besonders auch auf den allgemeinen Verkehr Rücksicht genommen werden.

Der große Verkehr des Schwarzwaldes, überhaupt des südwestlichen Deutschlands nach Westen, ging und geht in der Hauptsache über Basel und Straßburg. Letzteres hatte damals durch seine stehende Eisenbahn-

*) E. v. Philippovich, Der badische Staatshaushalt, S. 49.

**) Vh. 1861—63, II. K. 6. B.-H. S. 254. Angeführt auch bei Philippovich a. a. O. S. 49.

***) Allein wegen dieser Bahn waren bei dem Landtage von 1861—63 nicht weniger als 207 Petitionen eingegangen.

Digitized by Google

brücke einen großen Vorteil vor ersterem. Die Richtung nach Offenburg und Straßburg war daher für den Schwarzwald von Wichtigkeit. Diese wurde noch dadurch gesteigert, daß die gleiche Richtung auch den nächsten Weg rheinabwärts bedeutete. Demnach schien die alte Triberger Linie als kürzeste zunächst in Frage zu kommen. Eine definitive Wahl wurde aber auch hier noch nicht getroffen, weil die Regierung wegen angeblichen Mangels an passenden Kräften noch keine vergleichenden Untersuchungen angestellt hatte. —

Wie der gesamte Regierungsentwurf nur den dringendsten Wünschen des Landes entsprach — eine große Anzahl von Petitionen mußte unberücksichtigt bleiben — so waren auch in den Kammern prinzipielle Bedenken kaum noch zu überwinden. Trotz der neueren beträchtlichen Vermehrung der Eisenbahnschuld hatte sich der Staatskredit niemals eines besseren Ansehens erfreut, und es war nach den günstigen Erfahrungen über die bisher stets gestiegene Rentabilität der bestehenden Bahnen nicht zu befürchten, daß er unter einer erneuten Anspannung leiden würde. Versprachen die neuen Bahnen auch nicht die glänzenden Ergebnisse der Rheintalbahn, so wurde doch eine befriedigende Verzinsung des Anlagekapitals und eine günstige Rückwirkung auf die allgemeinen Verhältnisse des Landes erwartet. Den bei früheren Verhandlungen oft betonten engen finanziellen Standpunkt fing man zudem an zu verlassen. Der Entwurf fand so die unveränderte Annahme der Kammern. Er wurde unterm 24. Juli 1862 als Gesetz publiziert*).

Die Regierung wurde ferner aufgefordert, die zur Erfüllung des Art. 6 erforderlichen Untersuchungen unverzüglich anzuordnen, damit die schon so lange schwebende Frage endlich nach der einen oder anderen Seite hin entschieden würde. Diese Entscheidung wurde teilweise schon herbeigeführt durch den zweiten Gesetzentwurf, der eine gleich günstige Aufnahme fand. Seine Bestimmung, daß der Bau der Strecke Offenburg-Hausach sofort zu beginnen wäre, ließ eine Entscheidung gegen die Höllentallinie erkennen, während die Frage, ob Gutach- oder Elztalbahn, einstweilen offen blieb.

Bei der Odenwaldbahn hatte sich die Regierung inzwischen für die südliche Linie über Königshofen entschieden. Um aber die Interessen des Taubertales und besonders der Städte Tauberbischofsheim und Wertheim zu wahren und zu fördern, wünschte sie eine Abzweigung der Odenwaldbahn von Gerlachsheim nach Wertheim. Diese Zweigbahn sollte im Main eine natürliche Fortsetzung finden. Auch die erhoffte Weiterführung über Miltenberg und Aschaffenburg nach Frankfurt usw. und die Verbindung mit der württembergischen Bahn im Süden schien ihr ein günstiges Prognostikon zu stellen.

*) Reg.-Bl. 1862 S. 289.

Digitized by Google

Der Entwurf wurde als Gesetz vom 11. August 1863*) verabschiedet.

Teils zum Vollzuge des Art. 6 des Gesetzes vom 24. Juli 1862, teils zur Erledigung einer großen Anzahl von den Kammern an sie überwiesener Petitionen beauftragte die Regierung die Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues damit, die verschiedenen Schwarzwaldlinien einer eingehenden Prüfung in Bezug auf die zweckmäßigste Trace und den mutmaßlichen Kostenaufwand zu unterwerfen. Das Ergebnis dieser Untersuchung wurde im ganzen Lande mit begreiflicher Spannung erwartet, versprach es doch, eine Angelegenheit ihrer Entscheidung zuzuführen, welche die Interessen eines hervorragenden Landesteiles aufs innigste berührte und die Kammern seit langem beschäftigte. Im Mai 1864 wurde den Ständen das Gutachten der technischen Behörde vorgelegt.

Dasselbe erstreckte sich zunächst auf die Linien von Freiburg durch das Höllental (Kostenanschlag: 21 450 000 Gulden), von Denzlingen durch das Elztal (20 830 000 Gulden) und von Haslach über Vöhrenbach (18 850 000 Gulden), sämtlich nach Donaueschingen; von Hausach über Triberg und Sommerau (10 335 000 Gulden) und vom gleichen Orte über Schiltach und Schramberg (10 243 000 Gulden), beide nach Villingen. Zu den alten Projekten hatten sich somit zwei neue gesellt.

Die Höllentalbahn wurde in mehr als 50 verschiedenen Petitionen erstrebt. Die darin für sie geltend gemachten Gründe waren zuerst die Gründe für eine Schwarzwaldbahn überhaupt: rege Einfuhr, rege landwirtschaftliche und gewerbliche Produktion, deren Absatz jedoch unter dem Mangel eines vollkommenen Verkehrsmittels litt, dann das Interesse des Landes- und des internationalen Verkehrs, sowie die angebliche strategische Bedeutung der Linie. Gleichzeitig sprachen sie sich entschieden gegen eine Fortsetzung der Kinzigtalbahn aus. Sie machten geltend, daß die Bahn über Wolfach und Schiltach den oberen Schwarzwald, den eigentlichen Sitz der Industrie, ganz unbeachtet ließe, während die Triberger Linie wohl den Schwarzwald mehr gegen die Mitte hin erstiege, aber den Industriebezirk doch nur berührte, statt ihn zu „durchsetzen". Die Höllentalbahn erreichte eben diesen Hauptzweck, die Verbindung des gewerbereichsten und wohlhabendsten Teiles des Schwarzwaldes mit der Hauptbahn und mit den großen Verkehrsstraßen der Nachbarländer. Die Petenten ließen dabei allerdings außer acht, daß die Höllentallinie keinen der hervorragenden Industrieorte außer Neustadt berührte und daß z. B. Furtwangen und Vöhrenbach viel eher in das Gebiet der Triberg-Sommerau-Bahn gehörten. Ueberhaupt ist die — allerdings erklärliche —

*) Reg.-Bl. 1863 S. 291.

Digitized by Google

Rivalität zwischen den einzelnen Linien teilweise recht kraß zum Ausdruck gekommen.

Von großer Wichtigkeit sollte die Höllentalbahn ferner als Verbindungsstück einer internationalen Verkehrslinie zwischen Osten und Westen sein. Es wurde damals nämlich der Plan erörtert, die Linie Paris-Chaumont mit der München-Wiener Bahn über Epinal, Colmar, Breisach, Freiburg und Donaueschingen zu verbinden, eine Idee, von welcher viele Köpfe eine Verkehrsumwälzung erwarteten. Dabei aber wurde die geringere Konkurrenzfähigkeit solcher Gebirgsbahnen für den Durchgangsverkehr nicht genügend beachtet. Die Oberdirektion hielt nicht zurück mit ihren Bedenken, denen sich auch die Ständekommission nicht mehr verschloß. Das ganze Gutachten lautete wenig günstig für die Höllentalbahn.

Eine zweite Linie sollte von Denzlingen durch das Elztal nach Elzach führen, um sich dann bei Frischnau im Oberprechtal mit einer von Haslach nach Furtwangen zu bauenden Bahn zu vereinigen und von Furtwangen durch das Bregetal nach Donaueschingen fortgesetzt zu werden. Bis Elzach — im Tale — lagen die Verhältnisse sehr günstig. Alsdann aber traten außerordentliche Schwierigkeiten hervor. Es war eine Wasserscheide von über 1100 Meter Höhe (bei der Höllentalbahn ca. 1000 Meter, der Triberger ca. 900 Meter) zu übersteigen, was sehr lange Tunnels mit bedeutenden Steigungen erforderlich gemacht hätte. Ein schon bei der Höllentallinie hervorgetretener Mißstand kam in verschärftem Maße zum Ausdruck: die Bahn hätte hoch über der Talsohle, von den Ortschaften entfernt, hingeführt und auf längerer Strecke eine fast unbewohnte Gegend durchzogen.

Das mit ihr zusammenhängende Projekt einer Bahn von Haslach über Vöhrenbach schien auf den ersten Blick große Vorteile zu bieten, weil es mehr als jedes andere den wirtschaftlichen Interessen des Schwarzwaldes Rechnung getragen hätte und zugleich die kürzeste Verbindung zwischen Offenbach und Donaueschingen gewesen wäre. Nach den Ausführungen des technischen Berichtes waren aber die Schwierigkeiten, welche dem Uebergange aus dem Kinzigtale ins Bregtal entgegenstanden, so groß, daß man das Projekt aufgeben mußte. Zur Ueberwindung der 800 Meter betragenden Steigung zwischen Haslach und der 1050 Meter hohen Wasserscheide wäre ein Tunnel von 4500 Metern Länge und eine große Längenentfaltung in zahlreichen Windungen und Tunnels nötig geworden. Anders gestalteten sich die Verhältnisse von Furtwangen aus in dem stark bevölkerten, keine erheblichen Hindernisse aufweisenden Bregtale. Es wurde hier auf die Möglichkeit einer — auf 2 850 000 Gulden veranschlagten — Seitenbahn von Donaueschingen aus hingewiesen.

Digitized by Google

Die geringsten technischen Schwierigkeiten wären mit der Linie von Wolfach über Schiltach und Schramberg nach Villingen verbunden gewesen. Den wirtschaftlichen Interessen des badischen Schwarzwaldes wäre aber damit am wenigsten gedient worden, da sie sich von dem inneren industriellen Teile des badischen Schwarzwaldes zu Gunsten des württembergischen ganz abgewandt hätte.

Die den Anforderungen des Art. 6 genügende und nach allen Untersuchungen bauwürdigste Linie fand die technische Behörde in der der alten Handelsstraße entsprechenden Linie durch das Gutach- und Brigachtal. Die bei einer Gebirgsbahn einmal nicht zu vermeidenden Schwierigkeiten zeigten sich hier in geringerem Maße als bei den anderen Projekten. Die Betriebshemmnisse, von welchen die früheren Pläne von 1846 und besonders von 1856 sprachen, waren nach der Prüfung zu bewältigen. —

Die Untersuchungen der „Oberdirektion" hatten sich des weiteren auf eine Bahn von Freiburg nach Breisach erstreckt. Breisach war unter den Städten des Rheintales die am weitesten von der Eisenbahn entfernte. Ihre Lage in der Nähe des Kaiserstuhls mit seiner zahlreichen Bevölkerung und seinem Reichtum an Bodenerzeugnissen versprach wesentliche Vorteile von einer Bahn, namentlich wenn diese auf linksrheinischem Gebiete fortgesetzt wurde, woran kaum zu zweifeln war. Terrainschwierigkeiten waren nicht zu überwinden.

Die Kammern einigten sich dahin, der Regierung die Höllentalbahn und die Freiburg-Breisacher Bahn zu weiterer Erwägung anzuempfehlen. Vor allem aber befürworteten sie die als ausführbar erwiesene Hausach-Triberg-Villinger Bahn. Die nur bedingt gegebene Bestimmung des Art. 6 des Gesetzes vom 24. Juli 1862 war damit eine unbedingt geltende, vollzugsreife geworden*).

B. Staatsverträge von 1864 und 1865 mit Württemberg, Hessen und Preußen über verschiedene Eisenbahnanschlüsse.

Neben jenen Gebirgsbahnen beschäftigten eine ganze Reihe weiterer Bahnen und Bahnanschlüsse die Ständeversammlung.

In zwei am 31. März 1864 mit Württemberg resp. Württemberg und dem durch sein Exklave Wimpfen mitbeteiligten Hessen geschlossenen Verträgen**) war auf Vorschlag der badischen Regierung festgesetzt worden, daß die Verbindung der württembergischen Nord- mit der

*) Vgl. Vh. 1863—65, II., 4. B.-H. S. 422; 6. B.-H. S. 343; P.-H. S. 250; I., 2. B.-H. S. 171.

**) Reg.-Bl. 1865 S. 174 u. 184.

Digitized by Google

Odenwaldbahn statt durch die Linie Neckarelz-württembergische Grenze durch eine Gabelbahn Jagstfeld-Osterburken und Jagstfeld-Rappenau-Sinsheim-Meckesheim erfolgen sollte. Ein am gleichen Tage mit Württemberg vereinbarter dritter Vertrag*) bestimmte die Fortsetzung der Taubertalbahn von Lauda über Königshofen nach der württembergischen Stadt Mergentheim zwecks Anschlusses an die projektierte Mergentheim-Crailsheimer Bahn.

Ueber die Motive, die sie zur Aufgabe des Neckarelzer Anschlusses und zur Wahl der Gabelbahn veranlaßten, führte die badische Regierung in ihrer „Begründung"**) vor den Ständen folgendes aus:

Der Anschluß über Neckarelz war früher in den Vordergrund gestellt worden, weil man auf die baldige Herstellung einer Verbindung Heilbronns mit der Odenwaldbahn großen Wert gelegt hatte. Man hatte gehofft, früher zum Ziele zu gelangen, wenn die zu erbauende Bahn möglichst kurz und infolgedessen wenig kostspielig wäre. Bevor noch Verhandlungen mit Württemberg wegen des Baues der Neckarelz-Heilbronner Bahn stattgefunden hatten, wurde nun angeregt, die Saline Rappenau durch eine Pferdebahn mit der Odenwaldbahn zu verbinden, damit der nicht unbedeutende Bedarf der Saline an Steinkohlen und sonstigen Materialien billiger bezogen werden und sie mit den benachbarten hessischen und württembergischen Salinen besser konkurrieren könnte. Die Stände gaben ihre Zustimmung und bewilligten im Budget die auf 454 000 fl. veranschlagten Kosten. Bei den Vorarbeiten stellte sich jedoch heraus, daß diese Summe bei weitem nicht ausreichen würde, insbesondere dann nicht, wenn die Bahn hinsichtlich der Stärke des Bahnkörpers, der Steigung und der Kurven so angelegt wurde, daß später ohne große Veränderungen vom Betriebe mit Pferden zu dem mit Lokomotiven übergegangen werden konnte. Da aber der Betrieb mit Pferden viel schwerfälliger, unsicherer und langsamer gewesen wäre, auch bedeutend höhere Tarifsätze erfordert hätte, andererseits aber die Bodengestaltung für eine von der Odenwaldbahn abzweigende Eisenbahn nicht ungünstig war, so gab man letzterer den Vorzug. Die Kosten wurden für die Linie Waibstadt-Rappenau auf 1 140 000 fl., für die als wesentlich vorteilhafter erachtete Meckesheim-Sinsheim-Rappenau auf 1 840 000 fl. geschätzt.

Die weitere Erwägung, sagte die Regierung, daß für die Bahn von Neckarelz an die Grenze ca. 900 000 fl. würden aufgewendet werden müssen, drängte zu der Frage, ob nicht diese Bahn überhaupt aufzugeben und statt ihrer die Rappenauer Bahn fortzusetzen sei. Verschiedene

*) Reg.-Bl. 1865 S. 194.

**) Vgl. Vh. 1863—65, II., 6. B.-H. S. 426.

Digitized by Google

Gründe hätten die Regierung für dieses Projekt sich entscheiden lassen. Die Verbindung von Heilbronn mit Mannheim sowie den weiteren Verkehrspunkten Nürnberg und Nördlingen werde auf einer um 13 Kilometer kürzeren und wegen günstigerer Steigungsverhältnisse leichter zu betreibenden Linie erzielt. Somit seien in doppelter Beziehung weniger Betriebskräfte erforderlich. Es seien daher billigere Taxen möglich und hierdurch werde der Verkehr, der überhaupt durch jede Verkürzung einer Bahnlinie zwischen zwei Hauptplätzen vermehrt werde, viel lebhafter werden, als dies je auf der Neckarelzer Linie der Fall sein würde. Zugleich werde ein neues Gebiet, der durch die Produktivität seines Bodens und die Wohlhabenheit seiner Bevölkerung bekannte Elsenz- und Kraichgau, dem Eisenbahnverkehre eröffnet und damit diesem Landesteile ein bedeutender volkswirtschaftlicher Vorteil zugeführt. Auch die württembergische Saline Friedrichshall und die hessische Wimpfen würden ohne besonderen Aufwand an eine Bahn gebracht. Alle diese Umstände seien geeignet, den Mehraufwand gegenüber der Neckarelzer Bahn mehr als aufzuwiegen. In letzter Linie werde durch das Aufgeben der letzteren eine von der hessischen Regierung neuerdings geplante und im hessischen Landtage bereits zur Sprache gebrachte Bahn von Frankfurt-Hanau durch das Mümlingstal über Eberbach und Neckarelz nach Heilbronn, welche sowohl der Main-Neckarbahn als der Odenwaldbahn von Heidelberg bis Mosbach und selbst der Rheintalbahn eine sehr unerwünschte Konkurrentin werden würde, aus dem Bereich der Ausführbarkeit gebracht.

Die Besorgnis vor dieser sogen. Mümlingsbahn, deren Zustandekommen die badische Regierung beim Bau der Neckarelzer Bahn auf die Dauer nicht hindern zu können fürchtete und auch nicht hätte hindern können, war, wie aus vertraulichen Mitteilungen der Regierung an die Ständekommission sowie den Ausführungen der Regierungskommissare hervorging, der Haupt-, wenn nicht der alleinige Grund, welcher Baden veranlaßte, den Anschluß nicht bei Neckarelz zu suchen. Infolge der Abkürzung des Weges für den Durchgangsverkehr von Norddeutschland nach der Schweiz durch jene Bahn befürchtete die badische Regierung eine schwer zu bestehende Konkurrenz für ihre sämtlichen Hauptbahnen einschließlich der noch nicht völlig geborenen Schwarzwaldbahn und damit einen „Millionenausfall"*) für die Staatskasse, wenn auch die schwierigen Terrainverhältnisse jenen Vorzug der Kürze zum großen Teile wieder ausgeglichen hätten.

Württemberg ging auf den badischen Vorschlag ein, weil es in seinen Bestrebungen um den Anschluß an die Odenwaldbahn eine Fort-

*) Minister Frhr. v. Roggenbach in der geh. Sitzung vom 14. 7. 1864.

Digitized by Google

setzung nach Hanau garnicht ins Auge gefaßt hatte und sie auch wegen der ungünstigen Bodengestaltung für unwahrscheinlich hielt. Zudem erhielt es ja durch die Gabelbahn eine kürzere Verbindung Stuttgarts und Heilbronns mit Mannheim und Frankfurt und mit Würzburg. Hessen mußte im Interesse seiner Saline Wimpfen zustimmen, da es leicht hätte umgangen werden können.

Die Lauda-Mergentheimer Linie lag gleicherweise im Interesse Badens wie Württembergs; ihr Bau durfte ganz selbstverständlich erscheinen.

Was die Vertragsbestimmungen im einzelnen anlangt, so übernahm Baden den Bau und Betrieb der Meckesheim-Jagstfelder Bahn. Württemberg verpflichtete sich, seine Nordbahn von Heilbronn bis Jagstfeld zu verlängern. Beide Bahnen sollten in spätestens drei Jahren dem Betriebe übergeben werden. —

Der Strecke Rappenau-Jagstfeld boten der Uebergang in das Neckartal und die Ueberbrückung des Neckars verhältnismäßig große und kostenverursachende Schwierigkeiten. Baden nahm deshalb zuerst Anstand, auch diese auf ca. 1 700 000 fl. veranschlagte Strecke auszuführen. Württemberg und Hessen waren bereit, die in ihr Gebiet fallenden Teile herzustellen, wenn für die Meckesheim-Jagstfelder Bahn ein gemeinschaftlicher Betrieb gleich dem der Main-Neckarbahn eingeführt würde. Ein derartiges Verhältnis schien aber Baden in keiner Weise wünschenswert. Man einigte sich schließlich dahin, daß Baden auch die Rappenau-Jagstfelder Strecke bauen und Württemberg und Hessen zu den Kosten je ein Drittel zuschießen sollten, das Baden von der Eröffnung der Bahn an auf 10 Jahre mit 3 % und alsdann mit 4 % zu verzinsen hatte, falls es nicht die Rückzahlung des Zuschusses vorziehen würde.

Auch der Bau und Betrieb der Lauda-Mergentheimer Bahn wurde von Baden übernommen. Dieselbe sollte spätestens mit der Vollendung der Mergentheim-Crailsheimer Bahn dem Verkehre übergeben werden. Falls aber Württemberg verlangte, daß vor diesem Zeitpunkt, etwa gleichzeitig mit der Linie Wertheim-Lauda deren Fortsetzung nach Mergentheim hergestellt würde, hatte Baden diesem Verlangen nachzukommen. Württemberg war jedoch alsdann verpflichtet, die für den Bau und Betrieb aufgewendete Summe mit 4 % zu verzinsen bezw. das Betriebsergebnis auf 4 % zu ergänzen, welche Zinsengarantie mit der Eröffnung der Mergentheim-Crailsheimer Bahn wieder erlöschen sollte.

Die Linie Jagstfeld-Osterburken fiel Württemberg zu. Ihre Baufrist wurde auf zwölf Jahre festgesetzt, weil die württembergische Regierung im Hinblick auf andere größere Eisenbahnprojekte sich eine längere Frist glaubte vorbehalten zu müssen. Falls die Bahn binnen zwölf

Digitized by Google

Jahren nicht gebaut sein würde, sollte Baden vom Vertrage zurücktreten dürfen. Diese Fassung des Vertrags gab in der Landtagskommission zu dem Zweifel Anlaß, ob Württemberg auch gebunden sei, nach Osterburken zu bauen. In einer nachträglichen Note vom 13. Juli 1864 wurde daher auf Veranlassung der badischen Regierung die Verpflichtung zum Bahnbau in der festgesetzten Zeit von Württemberg ausdrücklich anerkannt.

Im übrigen enthielten die Verträge die gleichen gegenseitigen Bedingungen, namentlich über die Wahrung der Hoheits- und Rückkaufsrechte, die Unterstützung bei den Expropriationen, die Handhabung der Betriebspolizei, die Beförderung der Postsachen. Sodann wurde dem fremden Staate, in welchem gebaut wurde, das Recht der Genehmigung aller Pläne und der Mitbeaufsichtigung des Baues sowie die Gleichberechtigung der gegenseitigen Staatsangehörigen bei der Vergebung von Arbeiten und Anstellung von Beamten gegeben, die Umlagenfreiheit für die Bahn gewährleistet und endlich zur Schlichtung von Streitigkeiten unter den beteiligten Staaten die Bildung von Schiedsgerichten festgesetzt. Alle diese Bestimmungen entsprachen im wesentlichen denen der früher mit Württemberg geschlossenen Verträge.

Obgleich Baden in den Verträgen alle seine Wünsche durchzusetzen gewußt hatte, erfuhren sie in der zweiten Kammer heftige Einwendungen meist finanzieller Art: teils direkt, indem der erforderliche Bauaufwand zu hoch befunden wurde, teils indirekt, indem man von der Gabelbahn eine Herabdrückung des Ertrags der Odenwaldbahn zwischen Meckesheim und Osterburken befürchtete. Auch die Bodenverhältnisse der Meckesheim-Jagstfelder Bahn wurden keineswegs für günstigere als die der Neckarelzer gehalten. Die Majorität der Kommission der zweiten Kammer gab ihre Bedenken, deren Berechtigung die Zukunft voll erwiesen hat, erst auf, nachdem die Regierung auf das bestimmteste erklärt hatte, daß sie es nimmermehr mit ihren Anschauungen und ihrem Gewissen vereinbaren könnte, auf den gefährlichen Anschluß in Neckarelz zurückzugreifen. In der geheimen Sitzung vom 14. Juli 1864 wurden die Verträge genehmigt*).

Auch damit war die Tätigkeit auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens in jenem Jahre noch nicht erschöpft. Das Bestreben, den badischen Bahnen möglichst viele Tore in die Nachbarländer zu eröffnen, um ihnen dadurch auch aus möglichst zahlreichen Quellen neue Zuflüsse zuzuführen, hatte am 18. Februar resp. 13. März 1865 zu weiteren

*) Vgl. Vh. 1863—65, II., 4. B.-H. S. 497. 6. B.-H. S. 449. P.-H. S. 291. Akten vom 14. Juli 1864. 1., 2. B.-H. S. 226, auch Jacob, die württemb. Eisenbahnen. S. 66.

Digitized by Google

Verträgen mit Württemberg*) bezw. Preußen**) (Sigmaringen-Hechingen) geführt, welche folgende Eisenbahnanschlüsse im Schwarzwald- und Seekreise zum Gegenstande hatten: Pforzheim-Calw (Nagoldbahn) und Pforzheim-Wildbad (Enzbahn) als Abzweigungen der Karlsruhe-Mühlacker Bahn, Rottweil-Schwenningen-Villingen und Tuttlingen-Möhringen-Immendingen als Verbindungen zwischen der württembergischen Oberneckar- und der badischen Schwarzwaldbahn, Meßkirch-Ablachtal-Mengen und -Sigmaringen als Anschlußglieder an die von Württemberg projektierten Bahnen von Sigmaringen einerseits über Mengen nach Ulm, andererseits nach Hechingen-Tübingen, und endlich zwei Abzweigungen von der (Radolfzell)-Stockach-Meßkircher Bahn über Pfullendorf und Ostrach nach Aulendorf in die württembergische Südbahn und über Immenstaad oder Markdorf nach Friedrichshafen.

Ein Teil dieser Bahnen war vertragsmäßig innerhalb bestimmter Frist herzustellen, so von Württemberg die Enzbahn binnen sechs, die Nagoldbahn binnen zwölf Jahren. Die Rottweil-Villinger Bahn hatte es innerhalb sechs Jahren zu bauen, sofern in dieser Zeit auch die Villingen-Singener Bahn vollendet war. — Damit war auch die Bedingung, von welcher das Gesetz vom 24. Juli 1862 den Beginn der Bauarbeiten auf der Linie Donaueschingen-Villingen abhängig gemacht hatte, erfüllt. —

Baden verpflichtete sich, die Bahn von Meßkirch nach Sigmaringen binnen acht Jahren auszuführen. Die Bahn über Pfullendorf hatten Baden und Württemberg je bis Pfullendorf in der Zeit von zehn Jahren betriebsfähig herzustellen.

Für die Ausführung der anderen Bahnen wurde keine Verpflichtung übernommen, sondern nur ein Recht zum Bau und Betriebe eingeräumt. Bei den meisten sorgte allerdings das Interesse des berechtigten Staates für die Ausführung. Im einzelnen wurde Württemberg die Befugnis gegeben, die Linie Tuttlingen-Immendingen innerhalb des Zeitraums von sechs Jahren zu bauen. Baden war jedoch berechtigt, die Bahn nicht eher in Betrieb setzen zu lassen, als bis auch die von Rottweil nach Villingen eröffnet war, um eine Verkehrsablenkung auf die Oberneckarbahn zu verhindern. Die Meßkirch-Mengener Bahn durfte von Baden während der nächsten zwölf Jahre hergestellt werden. Ferner war Baden das Recht eingeräumt, im Falle es nach Immenstaad oder Markdorf bauen würde, von Württemberg die Fortführung nach Friedrichshafen zu verlangen.

*) Reg.-Bl. 1865 S. 554.
**) Reg.-Bl. 1865 S. 566.

Digitized by Google

Für die Erfüllung dieser Verbindlichkeit hatte sich Württemberg mit Rücksicht auf seine anderweitigen Eisenbahnbauten für verschiedene Eventualitäten verschiedene Fristen ausbedungen, die mindestens drei und höchstens zwölf Jahre von dem Zeitpunkte an betrugen, zu welchem die weitere Fortsetzung von Friedrichshafen nach Lindau sichergestellt sein würde — immer vorausgesetzt, daß Baden in der gleichen Zeit baute.

Die übrigen Bestimmungen waren, soweit tunlich sogar dem Wortlaute nach, die gleichen wie in den Verträgen über die Odenwaldbahnanschlüsse.

Wie die Regierung große Erwartungen in diese Bahnen setzte, so fanden die Verträge auch seitens der Ständekommission sehr warme Befürwortung. „An allen diesen (Anschluß-) Punkten wird das gesunde Blut eines lebhaften Verkehrs mit anderen Ländern in die Adern unserer großen Hauptlinien strömen und außer den bedeutenden volkswirtschaftlichen Vorteilen im Ganzen auch eine Rentabilität des Bahnnetzes herbeiführen, deren wahrscheinliche Höhe den Blick auf unsere zukünftige allerdings große Eisenbahnschuld von jeder Sorge befreien dürfte", sind die Worte, mit denen sie eine Aufzählung der Anschlüsse, die das badische Bahnnetz nach Vollzug jener Verträge an zweiundzwanzig Punkten mit den Bahnen von sechs Nachbarstaaten haben würde, begleitete*). Von jeder neuen Verbindung und dadurch hervorgerufenen neuen Abkürzung von Verkehrswegen wurde also eine beträchtliche Verkehrsvermehrung, von jeder auch eine Erweckung bedeutenden lokalen Verkehrs erwartet, von jeder neuen Kapitalverwendung für Eisenbahnen daher ein Steigen oder doch ein hoher Stand der Produktivität des gesamten in Bahnen festgelegten Kapitals. Die früher gemachten günstigen Erfahrungen und der Mangel an neueren brachten es mit sich, daß man einer Tendenz, die von einem gewissen Punkte ab sich in umgekehrter Richtung geltend machen muß, eine andauernde Wirkung zuschrieb.

Die Kammern genehmigten die Verträge einmütig, gleichzeitig den Wunsch aussprechend, daß die Verbindung von Meßkirch mit Sigmaringen und Mengen bis Krauchenwies eine gemeinsame und von letzterem Orte aus sich gabelförmig teilende werde**).

C. Der Bau von Privatbahnen und ihre Uebernahme in den Staatsbetrieb.

Wahrlich nicht wenig war es, was so Regierung und Volksvertretung innerhalb kurzer Zeit an neuen Eisenbahnen beschlossen hatten. Und

*) Vh. 1863—65, II., 6. B.-H. S. 449.

**) Vgl. Vh. 1863—65, II., 4. B.-H. S. 497. 6. B.-H. S. 449. P.-H. S. 291. I., 2. B.-H. S. 226.

Digitized by Google

doch war damit die Gesetzgebungstätigkeit auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens noch keineswegs erschöpft. Das Streben nach raschester Vermehrung der Eisenbahnen ließ eine ganz neue Art von Bahnen, die sog. „Seitenbahnen" im Privateigentum, aber Staatsbetrieb entstehen, mit deren einer die dritte Periode einsetzte. Man muß sich jedoch hüten, in ihnen etwa eine endliche Verwirklichung der früheren Versuche zu erblicken. Die Absichten des Staates bei der Zulassung von Privatunternehmern bewegten sich jetzt in ganz anderer Richtung. Nicht ersetzen sollte das Privatkapital die Staatstätigkeit: sie sollte dem durch die Durchführung großer und zahlreicher Eisenbahnprojekte überaus in Anspruch genommenen bezw. in Anspruch zu nehmenden Staate vielmehr behilflich sein, den Ausbau des Eisenbahnnetzes nach Möglichkeit zu beschleunigen, indem sie ihm gewisse untergeordnete Funktionen abnahm. Die Privatbeteiligung am Eisenbahnbau trug somit — das folgende wird es deutlich zeigen — einen ganz anderen Charakter, als man ihn ihr früher hatte aufdrücken wollen. Da diese von Privatunternehmern gebauten „Seitenbahnen" in der badischen Eisenbahnpolitik der folgenden Jahre eine wichtige Rolle spielen, so dürfte es angebracht sein, einige Bemerkungen über ihre Bedeutung im allgemeinen und über die Grundsätze für ihre Anlegung und ihren Betrieb vorauszuschicken.

Unter den Seitenbahnen der dritten Periode sind im allgemeinen solche Bahnen zu verstehen, welche von der badischen Hauptbahn zwischen Mannheim und Basel in kürzerer oder längerer Ausdehnung sich seitwärts in das Land hineinziehen und ihr Ende nicht im Anschlusse an eine andere große Bahn, sondern an einem lediglich durch den örtlichen Verkehr bestimmten Orte finden. Ihre Aufgabe und Rechtfertigung besteht in der Ermöglichung einer Teilnahme am Landes- und internationalen Verkehr auch derjenigen Orte und Gegenden, welche entfernt von den Eisenbahnen liegen und diese bisher nur mit den gewöhnlichen Transportmitteln erreichen konnten.

Sie sind aber nicht den heutigen sogen. Bahnen untergeordneter Bedeutung gleichzustellen, sondern bilden Zufuhrbahnen höherer Ordnung, deren Charakter als Seitenbahn weniger durch die wirtschaftlichen als vielmehr die Terrainverhältnisse der betreffenden Gegend, insbesondere im Süden des Landes mit dem Schwarzwalde, bedingt wird. Teilweise bilden sie bloße Korrekturen der durch die Bodengestaltung bedingten Richtung der Hauptbahn*).

*) So z. B. bei der Bahn von Dinglingen, Station der Hauptbahn, nach Lahr. Dinglingen war nicht um seiner willen zur Station der Hauptbahn gemacht worden, sondern um der Stadt Lahr willen. Nur die Lage dieser Stadt etwas abseits in einem engen Tale hatte verhindert, daß man die Bahn direkt an sie heranführte. Die Seitenbahn sollte dies gewissermaßen noch bewirken.

Digitized by Google

Unverkennbar ist der Nutzen, welchen diese Seitenbahnen, wie alle ähnlichen Bahnen überhaupt, bieten.

Der Volkswirtschaft wird in einem weit größeren Umkreise der Vorteil des schnelleren, leichteren und wohlfeileren Verkehres nach allen Weltgegenden hin eröffnet. Zwar erhalten die Anwohner einer Seitenbahn nicht vollständig die Vorteile der von einer Hauptbahn durchzogenen Gegend; aber dieselben werden ihnen doch sehr nahe gebracht. Die ungleichen Bedingungen des wirtschaftlichen Lebens, welche durch die Eisenbahnen unter den verschiedenen Landesteilen geschaffen worden sind, werden durch sie nach Möglichkeit ausgeglichen. Zu beachten ist ferner, daß die Seitenbahnen solche Industriezweige ins Leben rufen können, welchen natürliche örtliche Vorteile zur Seite stehen, deren Begründung bezw. Ausdehnung aber wegen zu teuren Transports der Rohstoffe oder der Fabrikate bisher nicht möglich war. Wasserkräfte, wohlfeiler Arbeitslohn, einzelne Naturprodukte können erst jetzt vollständig benutzt werden, weil ihnen eine Hauptbedingung der Existenz- und Konkurrenzfähigkeit, der wohlfeile Verkehr in die Ferne gegeben wird.

Hand in Hand mit diesen Vorteilen geht der Gewinn aus dem Wachsen des Verkehrs auf der Hauptbahn, der durch die Seitenbahnen eine weit beträchtlichere Menge von Personen und besonders Gütern als durch die bisherigen unvollkommeneren Transportgelegenheiten zugeführt wird.

Ueber die Grundsätze bei Anlegung und Betrieb von Seitenbahnen äußerte der große württembergische Gelehrte und Staatsmann Robert von Mohl in seinem 1860 der ersten badischen Kammer erstatteten trefflichen Kommissionsberichte ungefähr folgendes:

Erste Voraussetzung für den Bau muß sein, daß ein genügender Verkehr aus dem Gebiete der Seiten- auf die Hauptbahn und umgekehrt vorhanden ist oder zu erwarten steht. Fehlt es einer Gegend an den Faktoren einer lebhaften und regelmäßigen Frequenz, so entfällt damit auch die unerläßliche Bedingung einer Rentabilität, mit anderen Worten die Notwendigkeit einer Bahn. Es wäre gegen alle wirtschaftlichen Grundsätze, eine Bahn einzurichten, wenn sie nur mit beständigem Schaden betrieben werden kann. Zu jenen Faktoren gehören z. B. eine zahlreiche Bevölkerung, welche regelmäßig auswärts ihren Geschäften nachgeht, oder blühende Landwirtschaft oder große gewerbliche Anlagen, welche massenhaft Rohstoffe und Betriebsmittel beziehen und Produkte und Fabrikate versenden, oder in deren Ermangelung ein gewisser Reichtum an natürlichen Betriebskräften, welche die Anlage von Fabriken

(Vgl. hierüber w. u. S. 129). Aehnlich lagen die Verhältnisse s. Zt. bei Baden-Baden.

Digitized by Google

mit Wahrscheinlichkeit erwarten lassen, ferner beträchtliche Lager von Naturprodukten, für welche auswärts Bedarf und Begehr vorhanden ist.

Als Robert von Mohl diese Ansicht äußerte, konnte er die zukünftige Entwickelung der badischen Eisenbahnen nicht voraussehen. Er ahnte nicht, daß diese „Seitenbahnen" bald einen gewissen Abschluß erhalten würden, um wiederum anders gearteten Bahnen Platz zu machen; vielmehr glaubte er, daß sie den letzten Ausbau des badischen Eisenbahnnetzes vollenden würden. Seine Worte sollten daher allgemeine Bedeutung für untergeordnete Bahnen überhaupt haben. In diesem Sinne wird man seine „Grundsätze" nicht ganz unterschreiben können. Wohl aber kann man ihnen zustimmen hinsichtlich der tatsächlich erfolgten Gestaltung dieser Bahnen. Denn sie sollten sich als Privatbahnen ohne direkte Staatsunterstützung aus dem von ihnen vermittelten Verkehre selbst erhalten. Es mußten demnach bestimmte, eine Rentabilität begründende Faktoren gegeben sein, ohne welche ein Privatunternehmen ja zu Grunde gehen müßte.

Für die Wahl der Trace ist aus diesen Gründen ferner von Bedeutung, daß die Terrainverhältnisse keine sehr ungünstigen sind, da die Seitenbahnen wegen des mangelnden Durchgangsverkehrs in der Regel eine nur mäßige Frequenz aufweisen, welche hohe Anlage- und Betriebskosten nicht gestattet. Die Bahn darf nicht über die zum Verkehre genügend beitragende Strecke hinausgeführt werden; sie muß sich endlich an einem passenden Stationsorte an die Hauptbahn anschließen.

Der Frage, ob Staats- oder Privatbau vorzuziehen sei, kann von vornherein für die Seitenbahnen erklärlicherweise nicht die Bedeutung zu, die sie den Hauptbahnen gegenüber hat. An sich wird ja auch hier der Staatsbau alle Aufgaben am vollkommensten lösen können, er wird vor allem am besten eine systematische Netzesbildung garantieren. Aber auch dem Bau durch Private, dem sich etwa bildende Verbände von Gemeinden zuzurechnen sind, kann man gewisse Vorteile nicht absprechen. Diese mußten insbesondere hervortreten, so lange das Netz der badischen Hauptbahnen noch nicht fertiggestellt war. So lange letztere zu ihrer Herstellung noch sehr großer Mittel bedurften, wäre eine Zersplitterung für mehr oder minder untergeordnete Zwecke nicht rätlich gewesen; die Herstellung der großen Verkehrsbahnen hätte erste Aufgabe des Staats sein müssen. Deshalb hätte die Erbauung von Seitenbahnen, sollte sie vom Staate allein unternommen werden, in der Mehrzahl der Fälle auf sich warten lassen müssen, länger vielleicht, als es den Interessen der allgemeinen Volkswirtschaft entsprochen hätte und für das besondere Wohl der betreffenden Gegenden erträglich gewesen wäre. Vielleicht nicht zu unterschätzen ist auch, daß die Anerkennung des absoluten Staatsbahnsystems und damit einer Verbindlichkeit des Staates zum Bau von

Digitized by Google

Seitenbahnen eine ungemessene Anzahl von Forderungen zur Folge gehabt haben würde. Abgesehen davon, daß auch eine übermäßige Ausdehnung des Bahnnetzes seine Nachteile hat, würde eine Gewährung aller jener Wünsche unmöglich gewesen sein, nur teilweise abschlägige Bescheidung aber oftmals Anlaß zu bitterer Unzufriedenheit gegeben haben.

Auf der andern Seite konnte eine verständige, zweckbewußte Gesetzgebung und Konzessionierung wohl in der Lage sein, die den Privatbahnen zugeschriebenen Nachteile völlig oder doch zum weitaus größten Teile zu beseitigen und die Interessen des Staats und der Gesamtheit in jeder Beziehung zu wahren. Es darf wohl gesagt werden, daß dies in Baden durchaus der Fall war, wo der Staat selbst den Betrieb der Seitenbahnen übernahm und hierdurch wie durch die Art der Entschädigung der Eigentümer in einer bestimmten Quote des Anlagekapitals*) — also einer Art Pachtverhältnis — oder der Bruttoeinnahme**) die Eigentümer im allgemeinen fast auf die Rolle bloßer Kapitalvorschußgesellschaften herabdrückte***).

Dies vorausgeschickt, seien diese „Seitenbahnen" nunmehr im einzelnen ins Auge gefaßt.

Im Süden Badens erstreckt sich zwischen Todtnau und Basel das Tal der Wiese, in welchem schon damals eine bedeutende und fortwährend an Ausdehnung zunehmende Fabrikindustrie und mit dieser lebhafter Handel und Verkehr sich entwickelt hatten. Die Vollendung der Oberrheinbahn bis Waldshut hinauf hatte unter den Industriellen jener Gegend den lebhaften Wunsch nach einer Verbindung mit der großen badischen Bahn entstehen lassen. Im April des Jahres 1858 traten deshalb eine Anzahl Fabrikanten in Verbindung mit einem Karlsruher Bankhause zusammen, um die Erbauung einer Seitenbahn Basel-Schopfheim in die Wege zu leiten. Sie richteten an die Regierung die Bitte, zunächst auf ihre — der Interessenten — Kosten einen Plan und Kostenanschlag ausarbeiten. Die Regierung entsprach diesem Wunsche umso bereitwilliger, als sie der Ausführung jener Bahn schon in den Artikeln 35 und 36 des mit der Schweiz über die Oberrheinbahn abgeschlossenen Vertrages vom 11. August 1852 Rechnung getragen hatte. Die Untersuchung ergab keinerlei Schwierigkeiten in den Terrainverhältnissen für die Anlegung der Seitenbahn.

Es bildete sich nunmehr in Lörrach ein eigenes „Gründungskomitee", um die Konzessionierung derselben zu erwirken. Das Zustandekommen

*) Vgl. z. B. w. u. S. 138.

**) Zu vgl. z. B. S. 122.

***) Zu vgl. über das Vorherige auch: Vh. 1859—60, I., B.-H. S. 280 (Robert von Mohl).

Digitized by Google

der Bahn wurde seitens des Komitees davon abhängig gemacht, daß die großherzogliche Eisenbahnbetriebsverwaltung den Betrieb zu angemessenen Bedingungen übernehme — eine Forderung, deren Erfüllung für die Unternehmer wie für den Staat nur von Vorteil sein konnte. Die zwischen Regierung und Komitee gepflogenen Unterhandlungen führten am 13. Februar 1860 zu einer Vereinbarung über den Entwurf einer Konzession und eines Betriebsübereinkommens, deren Inhalt im wesentlichen der folgende war*):

Einer vom Gründungskomitee zu bildenden Aktiengesellschaft sollte die Erbauung einer Bahn von Zell oder Schopfheim über Lörrach bis in die badische Staatsbahn beim Grenzacher Horn konzessioniert werden. Die Dauer der Konzession wurde auf 80 Jahre bestimmt, nach deren Ablauf eine Erneuerung nach Maßgabe der alsdann vorliegenden Verhältnisse in Aussicht genommen war. Die Konzession sollte erlöschen, wenn sich sechs Monate nach Ausfertigung der Urkunde noch keine Aktiengesellschaft definitiv gebildet hatte oder die Bahn nicht binnen drei Jahren vollendet war. Die Regierung behielt sich die Prüfung des Konstruktionssystems und der größeren Baueinrichtungen sowie im Interesse der Sicherheit und des Verkehrs notwendig erscheinende Abänderungen vor.

Die wichtigsten der Gesellschaft seitens der Regierung eingeräumten Vorteile waren die Berechtigung zur Expropriation, die Ausrüstung der zum Betriebe erforderlichen Dienstlokalitäten auf Staatskosten, Steuerfreiheit für die Bahn und den Bahnbetrieb sowie für die Erwerbung des nötigen Grundeigentums, Befreiung vom Postmonopol für Frachtstücke zwischen 10 und 25 Pfund Gewicht, die Anlegung eines zweiten Gleises auf der badischen Staatsbahn zwischen Basel und dem Grenzacher Horn sowie der Betrieb der Bahn mit Personal und Material der Staatsbahn durch deren Verwaltung gegen Ueberlassung von 50 Prozent der Bruttoeinnahme und Zusicherung einer 4prozentigen Zinsgarantie des Aktienkapitals für die ersten fünf Jahre. Dadurch etwa erforderlich werdende Zuschüsse waren jedoch zurückzuzahlen, sobald der Anteil der Gesellschaft 5 Prozent des Aktienkapitals überstieg. Machte der Reinertrag mehr als 6 Prozent des von der Gesellschaft aufgewendeten Anlagekapitals aus, so war vom Ueberschuß bis zu 8 Prozent ein Drittel, vom Ueberschuß über 8 Prozent die Hälfte als Reingewinn aus dem Betrieb der Staatsbahnverwaltung zuzuschreiben.

Auf der andern Seite hatte sich die Regierung ausbedungen: die nötigen Diensträume für das Bahn- und Zollpersonal, die Einräumung von Post- und Telegraphenbureaux, wo solche notwendig erschienen, den

*) Da die Bestimmungen für die nachfolgenden Bahnen typisch geworden sind, so sollen sie hier genauer wiedergegeben werden.

Digitized by Google

Transport von Postsachen, Truppen, Gefangenen usw. zu den gleichen Bedingungen, wie auf der Staatsbahn, die Prüfung der Gesellschaftsstatuten, Staatserlaubnis zu jeder Veräußerung, Verpfändung oder Belastung der Bahn sowie deren jederzeitigen Rückkauf nach einjähriger Kündigung. Fand der Rückkauf in den ersten fünfzehn Jahren statt, so war zu vergüten das volle Aktienkapital und eine Ergänzung der gezahlten Zinsen auf 5 Prozent für jedes geringer rentierende Jahr; nach dem fünfzehnten Jahre der fünfundzwanzigfache Betrag der in den letzten fünf Jahren durchschnittlich gezahlten Dividende, mindestens aber der Betrag des Aktienkapitals einschließlich 4prozentiger Bauzinsen und der für die Beschaffung des Kapitals gezahlten Provisionen. Des ferneren behielt sich die Regierung die Berechtigung zur Erbauung von Straßen jeder Art und auch von Eisenbahnen in der Nähe oder Richtung der Wiesentalbahn und zur Einmündung von Zweigbahnen in diese vor, sowie endlich die Einstellung des Dienstes auf der ganzen Bahn, falls im öffentlichen Interesse erforderlich, ohne daß dadurch eine Entschädigungsforderung der Gesellschaft begründet wurde.

Bezüglich der Jurisdiktionsverhältnisse wurde bestimmt, daß die Gesellschaft in Lörrach ihren Sitz haben sollte. Streitigkeiten, welche sich wegen der Anwendung oder der Auslegung der Konzessionsbedingungen zwischen der Eisenbahngesellschaft und den Staatsverwaltungsbehörden ergeben würden, sollten mit Ausschluß des Instanzenzugs vor dem Großh. Verwaltungsgerichtshofe, alle aus dem Bau und dem Betriebe entspringenden zivilrechtlichen Streitigkeiten dagegen durch die ordentlichen Gerichte entschieden werden.

Die Grundtaxen der Tarife endlich sollten zwischen Staat und Gesellschaft vereinbart werden. Zu Tarifermäßigungen, welche den Zweck hätten, die Frequenz und die Einnahmen der Bahn zu erhöhen, ferner zu solchen, durch welche unter Beteiligung der Staatseisenbahn im Interesse des Verkehrs Transportverbindungen auf größere Entfernungen eingerichtet werden sollten, wurde die Verwaltung für sich befugt, ebenso zur Festsetzung der Fahrpläne sowie zur Anordnung von Extrazügen. An der Reineinnahme der ganzen Bahn, vom Basler Bahnhof bis zur Endstation der Wiesentalbahn, partizipierte die Staatsbahnverwaltung nach dem Längenverhältnis des auf eigene Kosten herzustellenden zweiten Gleises zwischen Basel und dem Grenzacher Horn.

Aus allen den getroffenen Bestimmungen ging das Bestreben der Regierung hervor, die Interessen des Staatswohls und der Volkswirtschaft mit den billigen Anforderungen und Erwartungen der Unternehmer unter vorsichtiger Beachtung denkbarer Eventualitäten in Einklang zu bringen. Ein weiteres Eingehen auf die einzelnen Abmachun-

Digitized by Google

gen dürfte sich erübrigen. Nur bezüglich der Festsetzung der Anteile an der Bruttoeinnahme auf je 50 Prozent sei erwähnt, daß sie nicht auf festen Berechnungen, sondern auf einem Kompromiß zwischen Regierung und Komitee beruhte. Erstere veranschlagte die Bruttoeinnahme auf 130 000 Gulden, die Kosten für Verwaltung, Unterhaltung und Betrieb auf 81 629 Gulden = 62,8 Prozent der Bruttoeinnahme, während das Komitee diesen Aufwand nur auf 61 000 Gulden = 47 Prozent der Roheinnahme berechnete. Auf mathematische Genauigkeit konnte keine dieser Berechnungen Anspruch machen. Man einigte sich schließlich auf jenen Satz von 50 Prozent*). Der eingebrachte bezügliche Gesetzentwurf erhielt die einstimmige Genehmigung der Kammern. Diese ermächtigten zugleich die Regierung, das Gesetz, welches unterm 5. Juni 1860 publiziert worden ist**), auch auf eine etwaige Fortsetzung der Bahn nach dem ca. 7 Kilometer von Schopfheim entfernten, talaufwärts liegenden Zell in Anwendung zu bringen***).

---

*) Als zu teilende Einnahmen wurden festgesetzt:

1) die Gesamteinnahmen an eigentlichen Transporttaxen nach Ausscheidung der darunter begriffenen fixen Zuschläge;
2) die erhobenen Versicherungstaxen.

An der Summe von 1 und 2 kamen vor der Teilung in Abzug folgende Ausgaben, soweit sie die vorstehenden Einnahmen betrafen:

1. Abgang und Nachlaß;
2. die Taxtanteile der badischen und anderen Bahnverwaltungen bis und von Basel;
3. die Entschädigungen für beschädigte oder in Verlust geratene Güter, soweit dafür eine Versicherungstaxe bezahlt war.

Die Einnahmen, über welche die Staatsbahnverwaltung der Wiesental-Eisenbahngesellschaft Rechnung zu legen hatte, waren:

a) der nach Vorstehendem als Einnahme der Wiesentalbahn ausgeschiedene Anteil an der reinen Transporteinnahme unter Zurechnung der der Wiesentalbahn etwa gutkommenden fixen Zuschläge;
b) der Miet- und Pachtertrag sowie die etwaige sonstige Einnahme aus den der Gesellschaft gehörenden Grundstücken, Gebäuden und liegenschaftlichen Einrichtungen;
c) die regulativmäßigen Lager- und Wägegebühren.

Als Vergütung für die Verwaltung, die Unterhaltung und den Betrieb der Bahn hatte die Staatsbahn-Verwaltung an diesen Einnahmen 50 % in Abzug zu bringen.

Der hiernach der Gesellschaft zufallende Reinanteil nach Abzug der der Gesellschaft sonst zur Last fallenden Ausgaben bildete für sie den Reinertrag der Wiesentalbahn. (Zu vgl. Jahresbericht des Großh. badischen Handels-Ministeriums ... für das Jahr 1873, zweiter Teil S. 48).

**) Reg.-Bl. 1860 S. 209.

***) Vgl. Vh. 1859–60, II., P.-H. S. 189, 4. B.-H. S. 388, 6. B.-H. S. 147, I., B.-H. S. 280.

Digitized by Google

Am 23. November desselben Jahres wurde auf Grund des Gesetzes der vom Gründungskomitee zu bildenden Aktiengesellschaft, der nachmaligen „Wiesental-Eisenbahn-Gesellschaft" in Lörrach, die Konzession erteilt*).

Dem ersten Gesetze folgte nach wenigen Wochen ein zweites.

Schon seit langem ging das Bestreben der Stadt Karlsruhe dahin, sich dem Rheine auf künstliche Weise zu nähern. Alle seit Beginn des 19. Jahrhunderts aufgetauchten Projekte, die Verbindung der Stadt mit dem Rheine durch einen Kanal herzustellen, scheiterten aber an der Schwierigkeit der Ausführung.

Der erste Plan einer Eisenbahn an den Rhein läßt sich aktenmäßig bis zum Mai 1853 — er wurde damals in einer Eingabe der Gemeinderäte und Handelskammern der Städte Karlsruhe und Pforzheim angeregt — zurückführen. Die von der Direktion der Posten und Eisenbahnen und der Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues erstatteten Gutachten lauteten dahin, daß nach dem Zustandekommen einer Verbindung Pforzheims mit Karlsruhe deren Fortführung an den Rhein und ihr Anschluß an eine jenseitige Bahn in Aussicht genommen werden sollte.

Ein zweites Gesuch des Gemeinderats und der Handelskammer Karlsruhe datiert vom Juni 1857. Die Betriebsbehörde sprach sich diesmal dafür aus, daß der Bau sofort auf Staatskosten in Angriff genommen werde, während die Baubehörde ihn wegen seiner leichten und schnellen Ausführbarkeit bis zur Sicherstellung des linksrheinischen Anschlusses glaubte verschieben zu sollen.

Als von seiten des Staats bis zum Juni 1858 nichts in der Angelegenheit erfolgt war, entschloß sich die Stadt, die Rheinbahn auf eigene Kosten zu bauen, und suchte nun die Konzession nach. Die Direktion der Verkehrsanstalten erkannte, daß die Bahn die erhoffte Bedeutung für Stadt, Land und Staatsbahn nur durch ihre Fortsetzung auf dem linken Rheinufer, wenn auch vorerst ohne festen Rheinübergang, finden würde. In der Ueberzeugung jedoch, daß gerade die Ausführung der Rheinbahn am sichersten die Verbindung mit dem linken Rheinufer in der für die badischen Verhältnisse vorteilhaften Richtung herbeiführen würde, und daß auf einen Bau auf Staatskosten vorerst nicht zu rechnen sei, unterstützte sie in ihrem Berichte an das vorgesetzte Ministerium die Bitte der Stadt. Auch die Baubehörde machte keine Bedenken geltend; sie übernahm sogar einige Vorarbeiten.

Die Kosten der Bahn wurden auf 515 000 fl., im Höchstfalle auf 600 000 fl. geschätzt, die laut Beschlusses des Bürgerausschusses durch

*) Reg.-Bl. 1860 S. 484.

Digitized by Google

eine 4%ige Anleihe aufgebracht werden sollten. An Bruttoeinnahmen wurden von der Stadt 62 000 fl., an Nettoeinnahmen 31 000 fl. veranschlagt, sodaß außer den Zinsen noch 7000 fl. zur Amortisation der Anleihe verfügbar blieben. Im Notfalle sollten mit Genehmigung der Regierung die städtischen Ottroieinnahmen zur Verzinsung und Tilgung herhalten.

Nach der Einbringung eines die Konzessionserteilung betreffenden Gesetzentwurfes entspann sich auch hier wieder ein Streit zwischen Mannheim und Pforzheim. Die Mannheimer Handelskammer befürchtete von einer kürzeren Verbindung des Landes mit der Pfalz und einer etwaigen Steigerung der Bergfahrt auf dem Rheine bis Maxau, dem badischen Endpunkte der projektierten Bahn, Nachteile für den Handel ihrer Stadt und wandte sich daher mit einer Erklärung gegen die Bahn an die Staatsregierung. Pforzheim dagegen erwartete von den gleichen Ursachen entschiedene Vorteile, namentlich die billigere Zufuhr von Kohlen und Rohstoffen für seine Eisenindustrie und die Abfuhr gewisser Holzgattungen zwecks Verflößens auf dem Rheine. Die Kammern stellten sich mit Recht auf den Standpunkt, daß die Wirtschaftspolitik, welche den Wohlstand eines Landes durch die Monopolisierung aller Vorteile für eine einzelne Stadt oder ein einzelnes Gewerbe oder gar den Vorteil der Einen durch die Unterdrückung der Anderen zu erreichen sucht, für überwunden gelten müsse, daß ferner der Handel Mannheims von einer gesteigerten Fabriktätigkeit im Hinterlande nur Vorteile ziehen könne.

Im übrigen waren die Erwartungen, welche besonders die erste Kammer bezüglich des Projektes hegte, keineswegs sehr hochgespannte. Wenn sie die Konzessionierung genehmigte, obgleich es sich wegen der ins Auge gefaßten Verbindung mit dem pfälzischen Eisenbahnnetze nicht eigentlich um eine „Seiten"-Bahn handelte, so geschah das, weil sie einmal an diese Verbindung nicht recht glaubte und weil sie ferner „die Hauptstadt des Landes nicht hindern wollte, ein Unternehmen zu wagen, von welchem sich dieselbe Vorteile verspricht, und bei welchem sie zwar Schaden erleiden kann, jedoch nicht zu Grunde gehen wird (!)"*). Es sei „nicht Aufgabe der Stände, die besonderen Interessen der einzelnen Gemeinden gegen eigene falsche Anschauungen und etwaige Mißgriffe ihrer gesetzlichen Vorsteher und Vertreter zu wahren (!)"**). Wolle die Stadt Karlsruhe eine Eisenbahn an den Rhein haben, über deren Zweckmäßigkeit und Nutzen man vom allgemeinen Standpunkte aus zweifelhaft sein müsse, so sei es das wenigste, daß sie dieselbe ganz auf ihre Gefahr anlege. Beide Kammern gaben ihre Zustimmung daher nur

*) Vh. 1859—60, I., B.-H. S. 429 (Robert v. Mohl).
**) Vh. 1859, I., B.-H. S. 427.

Digitized by Google

unter der ausdrücklichen Voraussetzung, daß niemals von einer Zinsengarantie oder irgend einer anderen Zuzahlung aus der Staatskasse bei ungenügendem Ertrage der Bahn die Rede sein dürfe. Auch für die Betriebs- und Rückkaufsentschädigung wurden andere Bestimmungen als bei der Wiesentalbahn getroffen. Ersterer wurde gegen vollen Ersatz der rechnungsmäßig entstehenden Kosten übernommen, sodaß eine Beteiligung irgendwelcher Art am Gewinne, an den die Kammern eben nicht glaubten, fortfiel. Bezüglich der letzteren wurde gar von Gegnern der Bahn gewünscht, es möge, wenn man die Konzession nun einmal nicht verweigern wolle, noch die Bedingung in das Gesetz aufgenommen werden, daß niemals ein Ankauf der Bahn stattfinden dürfe. Sie wollten sich nämlich nicht ausreden lassen, daß die Stadt Karlsruhe alles aufbieten würde, ihren unvorteilhaften Besitz loszuwerden, wenn sie nur erst ihren Zweck, eine Bahn an den Rhein, erreicht hatte. Sie besorgten, daß das Drängen seitens der Stadt umso heftiger sein würde, je geringer der Ertrag ausfiel, und daß die Klagen und Bemühungen einer Residenzstadt auf die in ihrer Mitte lebenden Behörden und vielleicht selbst auf die Ständeversammlung einen unabweisbaren Einfluß ausüben würden. Die Kammern glaubten, diesen Befürchtungen soweit Rechnung tragen zu müssen, daß sie bestimmten, ein Ankauf der Bahn von seiten des Staats dürfe um höchstens den zwanzigfachen Betrag des reinen Ertrags der Bahn, wie sich solcher aus dem Durchschnitt der letzten zehn Jahre berechne, stattfinden und nur insofern dieser Ertrag als ein nachhaltiger zu betrachten sei.

Dem unterm 6. September 1860 publizierten „Gesetz, die Erbauung einer Eisenbahn von Karlsruhe an den Rhein bei Maximiliansau durch die Stadtgemeinde Karlsruhe betreffend"*), folgte am 27. Juli 1861 die Konzessionserteilung**).

Schon vor letzterer, am 9. Mai 1861, hatte der Gemeinderat mit der Gesellschaft der Pfälzischen Maximiliansbahn ein Uebereinkommen getroffen, in welchem die pfälzische Gesellschaft sich verpflichtet hatte, eine von ihrer Bahn bei Winden unmittelbar abzweigende Eisenbahn bis an den Rhein bei Maximiliansau zu bauen. Der Uebergang über den Rhein sollte so ausgeführt werden, daß die Bahn ihn ohne Umladung vermittels einer Trajektanstalt oder der bestehenden und zu ihrem neuen Zweck ge-

*) Reg.-Bl. 1860 S. 305.

**) Reg.-Bl. 1861 S. 197. Ein unbedingtes Ankaufsrecht behielt sich der Staat darin ausnahmsweise nicht vor. Die Stadt wurde nur dann *verpflichtet*, die Bahn abzutreten, wenn das im öffentlichen Interesse liegen würde. Alsdann sollte auch „volle Entschädigung" geleistet werden.

Digitized by Google

hörig verstärkten und hergerichteten Schiffbrücke, falls möglich, passieren konnte*).

Der Betrieb der Wiesentalbahn wurde am 7. Juni 1862 eröffnet. Die Länge der gesamten Bahn ab Basel beträgt 22,19 Kilometer, vom Grenzacher Horn ab 19,94 Kilometer. Der Bauaufwand belief sich auf rund 1 315 980 fl. (Mk. 2 255 970); während ihn die staatliche Baubehörde auf 1 500 000 fl. (Mk. 2 570 000) — die Schätzung des „Gründungskomitees" ging darunter — veranschlagt hatte.

Am 5. August 1862 gelangte die Karlsruher Rheinbahn zur Eröffnung. Die Bahn zweigt beim Bahnhof Karlsruhe am Ettlinger Straßenübergang von der Staatsbahn ab und führt über Mühlburg und Knielingen nach Maxau. Die Herstellungskosten bis Maxau beliefen sich auf 606 575 fl. (rund Mk. 1 040 000) gegenüber einem Voranschlage von 515 000 fl. (rund Mk. 880 000).

Die Angelegenheit des Rheinüberganges kam im Jahre 1863 wieder in Fluß. Auf Veranlassung der Pfälzischen Maximiliansbahn-Gesellschaft wurde von einer Uebernahme und Umarbeitung der bestehenden Schiffsbrücke abgesehen und statt dessen eine neue, dem Eisenbahn- wie dem gewöhnlichen Fuhrwerks- und Fußgängerverkehre dienende Schiffsbrücke, die erste ihrer Art in Europa, erbaut**). Sie überschreitet den

---

*) Zu vgl.: Bh. 1859—60, I., B.-H. S. 406 u. 427, II., B.-H. S. 266a, G. B.-H. S. 335. Friedrich v. Weech, „Karlsruhe", Geschichte der Stadt und ihrer Verwaltung. 17 Lief. 1900, S. 278.

**) Die Brücke wurde nach den Plänen des Oberingenieurs C. Basler erbaut. Sie besteht aus 12 Jochen mit 34 Pontons, wovon die

2 ersten Bockjoche sind mit je 20,5 Metern	=	41 Metern Länge,
6 Durchlaßjoche mit zusammen		109 Metern Länge,
4 Mitteljoche mit je 21 Metern	=	84 Metern Länge.

Der Breite nach besteht die Brücke aus drei Teilen, von denen der mittlere Teil mit 3,5 Metern für die Eisenbahn, die beiden Seitenteile mit je 4,2 Metern für Wagen und Fußgänger bestimmt sind.

Sämtliche Joche der Brücke mit Ausnahme der kleineren Durchlässe ruhen auf je 3 Pontons.

Die Pontons der Seitenjoche haben

eine Länge von	22,5 Metern,
eine Breite von	4,6 Metern,
eine lichte Höhe von	1,4 Metern,

und stehen im Lichten 0,2 und 3 Meter auseinander.

Die Differenz zwischen Hoch- und Niederwasser beträgt 5,1 Meter; zur Regulierung der Brückenbahn bei jeweiligen Wasserständen mußten die beiden Landbrücken oder Rampen mit den Landjochen angelegt werden.

Die Eisenbahn ist von den seitlichen Fahrbahnen durch Jochständer getrennt; die Fahrbahnen haben besondere Jochständer. Die Eisenbahn-Längsträger ruhen auf eisernen Untergügen, welche an vertikalen freistehenden

Digitized by Google

Rhein in rechtwinkliger Richtung und hat im ganzen eine Länge von 362,8 Metern. Hiervon kommen 2×64,4 Meter = 128,8 Meter auf die beiderseitigen Anfahrtsrampen und 234 Meter auf die eigentliche Brücke.

Die von der Stadtgemeinde Karlsruhe getragenen hälftigen Kosten der Eisenbahnschiffbrücke betrugen rund 82 120 fl. (M. 140 775). Die Kosten der gesamten 9,73 Kilometer langen Bahn von Karlsruhe bis Maxau Mitte Rhein somit — nach Hinzurechnung der w. o. angegebenen Baukosten der Strecke Karlsruhe-Maxau — im ganzen rund 688 700 fl. (Mk. 1 880 800).

Der Betrieb der Schiffbrücke, welcher mittels einer besonderen Brückenlokomotive ausgeführt wird, wurde für den Güterverkehr am 8. Mai 1865, für den Personenverkehr am 1. Juli desselben Jahres eröffnet. Er ist der Verwaltung der pfälzischen Bahnen auf Grund eines besonderen Uebereinkommens vom 31. März 1864 auf gemeinschaftliche Kosten der beiden Eigentümer übertragen*).

Von Interesse ist es, gegenüber der Ansicht der Kammern über die voraussichtliche Rentabilität oder vielmehr Nichtrentierung der Bahn die tatsächliche Gestaltung der Verhältnisse zu verfolgen. Bis zur Herstellung der direkten Verbindung mit den pfälzischen Bahnen mußten die Betriebseinnahmen zwar als unzureichend bezeichnet werden, wenn sich auch das Defizit des Jahres 1862 von 3778 fl. im Jahre 1864 bereits in einen Ueberschuß von 5352 fl. verwandelt hatte. Nach der Eröffnung der Schiffsbrücke aber hat sich die Bahn dank des von ihr vermittelten regen Wechselverkehrs der süddeutschen Staaten zu der bestrentierenden aller badischen Privatbahnen entwickelt und ihrer Eigentümerin, der Stadt Karlsruhe, bis zu 31,5 % Rente vom Anlagekapital gebracht. Letzteres

---

eisernen Schraubenspindeln hängen, die durch einen einfachen Mechanismus mit einer Kurbel zum Auf- und Ablassen der Bahn dienen.

Die Straßen-Längsträger ruhen auf starken eisernen Bolzen, welche durch im Jochständer angebrachte Oeffnungen gesteckt werden; das Heben und Senken geschieht mittels Zugwinden.

Die Gefälle der Rampen richten sich nach dem Wasserstande. Es beträgt das Maximalgefälle bei dem niedersten Wasserstande von — 1,5 Metern des bayerischen Pegels für die Eisenbahn 3,5 Prozent, für die Straße 5 Prozent. Bei Pegel Null ist das Gefälle der Eisenbahnrampe 1,8 Proz.

Bei Pegel + 1,54 ist das Gefälle	0,0	Proz. (horizontal)
Bei Pegel + 2,5 ist das Gefälle	1,55	Proz.
Bei Pegel + 3,6 (höchster Stand	3,29	Proz.

Bei den mittleren Wasserständen von — 0,6 bis + 0,9 variiert das Gefälle von 0,75 bis 2,5 Prozent; es ist also im Mittel 1,625 Prozent.

(Zu vgl.: Jahresbericht des Handels-Ministeriums pro 1873, 2. Teil, S. 48.)

*) Jahresbericht des Handelsministeriums pro 1873, 2. Teil S. 49.

Digitized by Google

ist aus den Ueberschüssen der Bahn über den Zinsendienst hinaus längst getilgt worden. —

Die dritte dieser Privatbahnen im Staatsbetriebe wurde eine solche von Dinglingen nach Lahr.

Lahr zählte von jeher zu den bedeutendsten Fabrik- und Handelsstädten des Landes. Als solche hätte es wohl ein Anrecht darauf gehabt, bei dem Bau der badischen Hauptbahn in unmittelbare Berührung mit dieser gebracht zu werden. Aus seiner Lage in dem engen Schuttertale ergaben sich aber ungünstige Verhältnisse für den Bau und Betrieb der Bahn, weshalb das Gesetz von 1838 bestimmte, daß nicht Lahr, sondern das ca. 3 Kilometer entfernte Dorf Dinglingen Bahnstation werde.

Die Stadt empfand dies als einen Mißstand. Nachdem ihre Vorstellungen bei der Regierung, die Bahn soweit wie möglich der Stadt anzunähern, erfolglos geblieben waren, ließ sie deshalb einen dahingehenden Antrag durch ihre Abgeordneten in die Kammer einbringen. Es wurden daraufhin mehrere Projekte ausgearbeitet. Was aber Lahr hätte nützen können, zeigte sich ohne bedeutende Kosten und vor allem ohne Beeinträchtigung des allgemeinen Verkehres und des Betriebes der Bahn nicht durchführbar, mochte man diese mit Kurven von zum Teil kleinen und daher nur langsam befahrbaren Radien und durch einen Tunnel zur Stadt führen oder durch eine Kopfstation mit ihr verbinden. Ein dritter Plan, die Station der Stadt auf ca. 1 Kilometer näherzurücken, hätte ebenfalls wesentliche Opfer gefordert, ohne der Stadt belangreiche Vorteile zuzuwenden. Als einzig rationelle Verbindung der Hauptbahn mit Lahr stellten die Untersuchungen die durch eine Seitenbahn hin.

Die Stadt griff diesen Plan zunächst nicht auf. Erst im Jahre 1853 brachte sie bei der Regierung ein Gesuch um den Bau einer Seitenbahn auf Staatskosten, evtl. um Erteilung der Konzession an eine Aktiengesellschaft unter Gewährung einer 3½%igen Zinsgarantie für diese ein.

Da die Regierung damals überhaupt wenig begeistert für Staatsbahnen war, so erschien ihr der Bau einer Seitenbahn auf Staatsrechnung grundsätzlich unratsam, damit sie nicht von allen Seiten mit ähnlichen Forderungen in Anspruch genommen würde. Die Uebernahme einer Zinsgarantie betrachtete sie ebenfalls als zu weitgehend. Das Ansuchen der Stadt wurde daher abschlägig beschieden, ebenso eine im Jahre 1856 erfolgte Wiederholung desselben.

Im Jahre 1861 wurde dann nochmals um Verlegung der Hauptbahn von Dinglingen nach Lahr petitioniert. Die gleichen Gründe wie früher machten es unmöglich, darauf einzugehen.

Da wurde im selben Jahre die Wiesentalbahn konzessioniert. Dem

Digitized by Google

so erhaltenen Beispiele folgend, bemühte sich die Lahrer Kommunalbehörde im Vereine mit der Handelskammer, eine Aktiengesellschaft für den Eisenbahnbau zusammenzubringen. Der Versuch gelang. In einer Eingabe vom 29. Juni 1862 wurde nun die Regierung abermals um Herstellung einer Seitenbahn, zunächst auf Staatskosten, ersucht. Im Falle der Nichtgewährung sollte der Staat die Konzession zum Bau einer solchen Bahn unter ähnlichen Bedingungen, wie sie für die Wiesentalbahn in Geltung waren, erteilen, falls er nicht vorziehen würde, die Bahn gegen einen Zins von 5 % des Anlagekapitals in Pacht zu nehmen. Es fanden darauf zunächst noch Verhandlungen statt zwischen Stadt und Regierung, worauf letztere am 20. Februar 1864 den Kammern einen Gesetzentwurf über die Konzessionierung der Dinglingen-Lahrer Bahn vorlegte. Wesentlich und neu war in demselben die Bestimmung, daß die Eigentümer auf die Dauer von 25 Jahren einen jährlichen Betrag von 6000 fl. vorweg aus der Roheinnahme erhalten sollten. Aus dem Reste sollten der Staatsbahnverwaltung alle entstandenen Betriebskosten vergütet werden und der etwa verbleibende Ueberschuß wieder den Eigentümern zu gute kommen, insoweit er nicht für die in den vorausgegangenen Jahren etwa ungedeckt gebliebenen Verwaltungs- und Betriebskosten erforderlich sein würde. Diese Bestimmung war ein Resultat der mit der Stadt getroffenen Verabredungen. Nach ihr wollte also die Regierung tatsächlich eine zeitweilige Zinsgarantie übernehmen, ohne jemals am überschießenden Reingewinne teilzuhaben. Die von der Regierung angestellten Berechnungen, welche die Roheinnahmen nach Maßgabe des bisherigen Verkehrs auf 28 000 fl., die Betriebskosten im Höchstfalle auf 23 000 fl. schätzten, ließen jedoch direkte finanzielle Nachteile für die Staatskasse kaum erwarten — sie sind auch nicht eingetreten —, wogegen bei der Betriebsübernahme gegen 50 % der Roheinnahme, was die Stadt zuerst gewünscht hatte, eher derartige Nachteile zu befürchten waren.

Auf Grund des als Gesetz vom 9. Mai 1864*) verabschiedeten Entwurfes wurde am 26. September desselben Jahres der „Lahrer Eisenbahn-Aktien-Gesellschaft" in Lahr die Konzession erteilt**). Von obiger Bestimmung abgesehen, kehrten in Gesetz und Konzession die Bestimmungen für die Wiesentalbahn wieder. Beide, Gesetz und Konzession, erstreckten sich übrigens nicht nur auf die an die Staatsbahn anschließende Seitenbahn Dinglingen-Lahr, sondern auch auf eine Verbindungsbahn vom Bahnhof Lahr zu den Lahrer Steinbrüchen. Letztere ist jedoch nicht zur Ausführung gekommen.

*) Reg.-Bl. 1864 S. 135.
**) Reg.-Bl. 1864 S. 723.

Digitized by Google

Am 15. November 1865 fand die Eröffnung der Dinglingen-Lahrer Bahn statt. Zwischenstationen wurden nicht eingerichtet. Die Kosten der 3,28 Kilometer langen Bahn haben 187 400 fl. (Mk. 321 250) betragen*). Der Voranschlag hatte auf 140 000 fl. (Mk. 240 000) gelautet. —

Die Holzprodukte der Murggegend waren, wenig bearbeitet, seit alten Zeiten auf der Murg und dem Rheine verflößt worden. In neuerer Zeit waren jedoch die Waldbesitzer und Holzhändler dazu übergegangen, die Stämme durch Verarbeitung zu Schnittwaren aller Art in höherem Maße zu verwerten. Die uralte Flößerei ging damit ihrem Untergange entgegen.

Der Transport auf der Achse bedingte jedoch gute Landwege. Nicht allein die Landstraßen von Rastatt und Muggensturm nach der Fabrikstadt Gernsbach, sondern auch die von hier nach Freudenstadt führende Straße wurde deshalb sowohl auf badischem als württembergischem Gebiet mit großen Kosten verbessert und nach verschiedenen Richtungen mit guten Holzabfuhrwegen in Verbindung gesetzt**). Aber auch sie genügten für sich allein den Anforderungen der Neuzeit nicht mehr.

Seit 1858 petitionierten deshalb die Bewohner des Murgtals um eine Eisenbahn. Ihr Streben ging ursprünglich dahin, den großen Umweg, welchen die Rheinbahn von Rastatt über Basel an den Bodensee zurücklegt, durch eine große Murgtalbahn über Gernsbach, den württembergischen Schwarzwald, Freudenstadt, die Hochebene der badischen Baar und Villingen oder Donaueschingen abzuschneiden und damit das Projekt der Kinzigtalbahn zu beseitigen, bezw. zu ersetzen. Allein Regierung wie Stände konnten sich von den angeblichen Vorzügen dieser Linie, welche sehr bald den badischen Boden verlassen und auf weiter Strecke eine wenig bevölkerte, unter dem Mangel an Fruchtbarkeit und industrieller Tätigkeit leidende Gegend Württembergs hätte durchlaufen müssen, ehe sie wieder die bevölkerte Hochebene an den Quellen des Neckars und der Donau erreichte, nicht überzeugen. Die Kammer ging daher über die fraglichen Gesuche, das letzte Mal im Jahre 1862, zur Tagesordnung über.

Nachdem so das Projekt einer großen Murgtal-Schwarzwaldbahn gescheitert war, richteten die Bewohner des Murgtals ihre Bestrebungen auf eine Seitenbahn von Rastatt nach Gernsbach. In letzterer Stadt bildete sich ein Komitee, welches die erforderlichen Mittel aufbrachte und die Regierung unter Einreichung eines Planes und Kostenüberschlages um die Erteilung der Konzession bat.

Die Regierung nahm das Projekt wohlwollend auf. Von entschei-

*) Jahresbericht des Handelsministeriums pro 1873, 2. Teil S. 51.

**) Vgl. Baer a. a. O. S. 43.

Digitized by Google

dender Bedeutung für die Ausführung der Bahn war ihr die Rücksicht auf die Konkurrenzfähigkeit des Murgholzhandels mit jenem der benachbarten Täler der Nagold und Enz, denen die Erbauung von Eisenbahnen, wie erwähnt, gesichert war. Auch die Gaggenauer Glas- und Eisenindustrie stellte einen nicht unbedeutenden Verkehrsfaktor, und endlich war des Sommers ein lebhafter Touristenverkehr in dem an Naturschönheiten reichen Tale zu erwarten. Auf Grund von Verhandlungen mit dem Gernsbacher Komitee sowie von Gutachten der Eisenbahnbetriebsbehörde erklärte sie sich bereit, den Betrieb der Bahn gegen 55 % der Roheinnahme auf die Dauer von 25 Jahren zu übernehmen, jedoch mit der Einschränkung bezw. dem Zugeständnis, daß, wenn diese 55 % die Kosten des Betriebs nicht deckten, aber die von den Aktionären bezogenen 45 % mehr als 4 % des Baukapitals ausmachten, der Mehrbetrag bis zur Deckung der Betriebskosten dem Staate zufallen sollte. Aber andrerseits sollte, falls jene 55 % — ein Jahr in das andere gerechnet — mehr betragen würden als der wirkliche Aufwand für den Betrieb, auch der Mehrbetrag der Gesellschaft überlassen werden. Im übrigen wurden die üblichen Bedingungen vereinbart.

Die Stände gaben im Gesetz vom 12. Mai 1866*) ihre Zustimmung zur Konzessionserteilung, welche dann am 22. April 1867 an die „Murgtal-Eisenbahn-Aktiengesellschaft" in Gernsbach**) stattfand***).

Inzwischen war ein Teil der neuen Staatsbahnen seiner Vollendung entgegengerückt.

Von der Schwarzwaldbahn wurden eröffnet die Strecke Offenburg-Hausach am 2. Juli, Singen-Engen am 6. September 1866; es folgte Engen-Donaueschingen am 15. Juni 1868, Donaueschingen-Villingen am 16. August 1869.

Am 1. November 1866 stand die gesamte Odenwaldbahn im Betriebe, nachdem bereits am 25. August dess. Jahres auch die Strecke Mosbach-Osterburken dem Verkehre übergeben worden war. Ihre Länge zwischen Heidelberg und der badisch-bayrischen Grenze beträgt 135 Kilometer, zu denen noch die an Baden verpachtete Strecke von der Grenze bis nach Würzburg mit 24,50 Kilometern kommt.

Während der Kostenanschlag von 1857 die Baukosten der Bahn auf rund 13 335 000 fl. (Mk. 22 860 000) veranschlagt hatte, betrug der tatsächliche Aufwand für den eigentlichen Bahnbau ca. 20,5 Mill. fl.

*) Reg.-Bl. 1866 S. 125.

**) Reg.-Bl. 1867 S. 124.

***) Vgl. Vh. 1865—66, II., 4. B.-H. S. 25, 6. B.-H. S. 1, P.-H. S. 48, I., B.-H. S. 88.

Digitized by Google

= ca. 35 Mill. Mark*). Die Niveauverhältnisse der Bahn sind im allgemeinen für den Betrieb keine günstigen, da vier Wasserscheiden von 300—390 Metern über dem Meere überschritten werden müssen. Steigungen und Gegengefälle von 1 : 66 und Kurven mit Radien von 330 bis 390 Metern sind auf langen Strecken vorhanden. Tunnels kommen 13 vor; der größte unter dem Schloßberge zu Heidelberg durch Granit hat eine Länge von 780 Metern. Von den übrigen sehr zahlreichen, meist mit dem roten Sandstein des Odenwaldes ausgeführten Bauwerken sind zu erwähnen: die Brücke über die Elsenz bei Neckargemünd, über den Neckar bei Neckarelz mit vier Pfeilern aus Sandstein und Gitterwerkskonstruktion, über die Elz bei Mosbach, die Umpfer bei Königshofen und die Tauber bei Gerlachsheim.

Die die badischen und pfälzischen Bahnen miteinander verbindende Rheinbrücke zwischen Mannheim und Ludwigshafen wurde am 10. August 1867 eröffnet. Die gemeinschaftlichen Baukosten beliefen sich auf 1 495 000 fl. (Mk. 2 563 000).

Die Taubertalbahn wurde am 15. Oktober 1868 in Betrieb gesetzt; die Strecke von Lauda bis Hochhausen war sogar schon am 10. Oktober 1867 eröffnet worden. An Baukosten hatte die 31,43 Kilometer lange Bahn 4,48 Mill. fl. = 7,7 Mill. Mark**) erfordert.

Die Königshofen-Mergentheimer Bahn folgte am 23. Oktober 1869. Sie hat eine Länge von 7,40 Kilometern und kostete ca. 970000 fl. = 1,67 Mill. Mark**).

Von der Meckesheim-Jagstfelder Bahn wurde die Strecke bis Rappenau am 25. Juni 1868, Rappenau-Jagstfeld am 5. August 1869 dem Betrieb übergeben. Eine kleine Abzweigung von Rappenau nach der Saline, 1,20 Kilometer lang, wurde am 5. April 1869 in Betrieb gesetzt. Die 37 Kilometer lange Bahn von Meckesheim nach Jagstfeld hat einen Bauaufwand von ca. 5,24 Mill. fl. = ca. 8,9 Mill. Mark verursacht.

Von der Radolfzell-Meßkircher Bahn gelangte die Strecke bis Stockach bereits am 20. Juli 1867 zur Betriebseröffnung. Diejenige von Stockach-Meßkirch konnte wegen der schwierigen Erdarbeiten durch die breiartige Süßwassermolasse auf dieser Strecke erst am 3. Februar 1870 erfolgen.

Die Bahn ist 38 Kilometer lang. Ihre Baukosten betrugen ca. 4,65 Mill. fl. = ca. 7,97 Mill. Mark.

Die von der Murgtal-Eisenbahn-Aktiengesellschaft gebaute Bahn von Rastatt nach Gernsbach endlich wurde am 1. Juni 1869

*) Kosten am Jahresschlusse 1872. Vgl. Fußnote **) auf S. 270.

**) Auch hierfür wie für die folgenden Kostenangaben hat die Fußn. **) auf S. 270 Geltung.

Digitized by Google

für den Verkehr eröffnet. An Baukosten hat die 14,98 Kilometer lange Bahn, bei welcher das Normalprofil durchgängig vorhanden ist, rund 595 300 fl. (Mk. 1 020 500) erfordert; der Voranschlag hielt sich ungefähr in gleicher Höhe*).

Das Jahr 1868 brachte die Genehmigung weiterer zwei Privatbahnen.

Gleichzeitig mit der Höllentalbahn war das Projekt einer Bahn von Freiburg nach Breisach angeregt worden**), die als westliche Fortsetzung der ersteren ein Glied in einer damals geplanten und viel besprochenen neuen Durchgangslinie Paris-Colmar-Freiburg-Wien bilden sollte. Mit der Ablehnung der Höllentalbahn wurde auch die Breisach-Freiburger auf die Bedeutung einer Seitenbahn herabgedrückt, deren Bau der Staat nach dem seit mehreren Jahren befolgten Programme dem privaten Unternehmungsgeist überließ. Doch lagen hier die Verhältnisse so, daß sie eine ausgiebige Förderung einer solchen Bahn seitens des Staates rechtfertigten. Eine Bahn von Freiburg nach Breisach mußte den ganzen südlichen, südöstlichen und den größeren Teil des westlichen Kaiserstuhls in den Bereich ihres Verkehrs ziehen und dadurch einer der gesegnetsten Gegenden des Landes mit einer dichten und tätigen Bevölkerung einen erleichterten Absatz ihrer Erzeugnisse an Wein, Obst, Getreide und anderen landwirtschaftlichen Produkten schaffen. Auch die stete Zunahme neuer industrieller Schöpfungen in der Stadt Freiburg ließ ein lohnendes Ergebnis erwarten. Dazu kam ferner die Aussicht auf die Beförderung großer Quantitäten Nutzholz aus dem Schwarzwald und von Kohlen aus dem Saargebiet, deren billige Herbeischaffung ja ein unentbehrliches Hilfsmittel zur Erhaltung und Hebung manchen Industriezweiges bildete.

Sonach durfte man annehmen, daß die Bahn, abgesehen von ihrem günstigen Einflusse auf den Ertrag der Hauptbahn, nicht nur den volkswirtschaftlichen Interessen des Kaiserstuhls und der beiden Städte Freiburg und Breisach dienen, sondern ihre Wohltaten auch auf entlegenere Gegenden erstrecken würde. Sie versprach schließlich auch noch, das Zustandekommen einer Verbindung mit den linksrheinischen Bahnen zu fördern — ein Moment, das damals nicht gering ins Gewicht fiel, da neben den beteiligten Gemeinden auch Regierung und Stände immer noch in der Freiburg-Breisacher Bahn den Keim eines großen west-osteuropäischen Schienenweges erblickten.

Als die Städte Freiburg und Breisach sich zum Selbstbau entschlossen und darum nachsuchten, daß ihnen oder einer zu bildenden Aktiengesell-

*) Jahresbericht des Handelsministeriums für das Jahr 1873, 2. Teil, S. 29 u. 52.

**) Vgl. w. o. S. 330.

Digitized by Google

schaft die Konzession zum Bau der Bahn verliehen, der Betrieb aber von der Staatsbahnverwaltung unter tunlichst günstigen Bedingungen übernommen würde, trug daher die Regierung diesen Wünschen bereitwilligst Rechnung.

Das nach Genehmigung der Bahn durch die Stände verkündete Gesetz vom 11. Februar 1868*) traf im wesentlichen die für die Wiesentalbahn erlassenen Bestimmungen; insbesondere wurde darin die Betriebsentschädigung auf ebenfalls 50 % der Bruttoeinnahmen festgesetzt. Für die ersten fünf Betriebsjahre wurde den Eigentümern ihr Anteil mit jährlich 45 000 fl. = ca. 3½ % des auf 1 300 000 fl. veranschlagten Anlagekapitals garantiert. Ein etwa nötig werdender Zuschuß war aber zu ersetzen, sobald der Anteil der Unternehmer diesen eine Rente von mehr als 4½ % einbrachte. Wenn die Rente mehr als 6 % betrug, sollte der Staat am Ueberschusse mit einem Drittel beteiligt sein.

Die Konzessionserteilung**) an die Stadtgemeinden Freiburg und Breisach erfolgte am 21. April 1868***).

Das bedeutendste Privatbahnprojekt, das die badischen Stände beschäftigte, betraf eine in der Rheinebene von Mannheim über Schwetzingen und Graben nach Karlsruhe führende Eisenbahn.

Bereits im Jahre 1865 hatte eine größere Anzahl der interessierten Gemeinden den Bau dieser Bahn auf Staatskosten beantragt. Sie bildeten ein „Centralkomitee zur Förderung der Herstellung einer direkten Eisenbahnverbindung zwischen Mannheim und Karlsruhe" und veröffentlichten eine Denkschrift†), in welcher sie nachzuweisen suchten, daß die Bahn gegenüber der Heidelberg-Durlacher neben einer namhaften Abkürzung auch sowohl eine wesentliche Steigerung des Transit- und Lokalverkehrs als auch eine nicht unbedeutende Ersparnis an Betriebskosten herbeiführen würde. Ein zur Bewältigung des großen Güterverkehrs zwischen Mannheim und Karlsruhe doch notwendiges neues Gleis würde sie auf die beste Weise ersetzen.

Die Regierung erachtete damals das Bedürfnis nach einer zweiten Verbindung zwischen Mannheim und Karlsruhe nicht für so dringlich, als daß sie Neigung gehabt hätte, ihren Kredit, der durch die im Bau begriffenen zahlreichen Bahnen noch auf eine Reihe von Jahren in Anspruch genommen war, weiter anzuspannen. Sie lehnte daher das Gesuch ab. In einer zweiten Eingabe erklärten sich darauf die beteiligten

*) Reg.-Bl. 1868 S. 55.

**) Reg.-Bl. 1868 S. 418.

***) Vgl. Vh. 1867—68, II., 4. V.-H. S. 385, 6. V.-H. S. 322, I., 2. V.-H. S. 130.

†) „Denkschrift über Herstellung einer direkten Eisenbahn in der Rheinebene zwischen Mannheim und Karlsruhe". Mannheim, 1865.

Digitized by Google

Gemeinden, an ihrer Spitze Mannheim, bereit, den Bau auf eigene Rechnung zu übernehmen.

War auch der Staat zu jener Zeit mehr als je bestrebt, das Privatkapital zum Bau von Eisenbahnen geringerer Bedeutung heranzuziehen, so war doch hier die Sachlage eine ganz andere als bei den bisher zugelassenen Privatbahnen. Die projektierte Bahn mußte den Charakter einer großen Durchgangsbahn annehmen, wollte sie die ihr zugedachten Funktionen erfüllen, die von ihr erhofften Vorteile voll verwirklichen. Mit der bestehenden Staatsbahn über Heidelberg, der bestrentierenden des gesamten Bahnnetzes auf größere Strecken in verhältnismäßig geringer Entfernung nahezu parallel verlaufend, mußte sie aber, abgesehen vom nächsten Lokalverkehre, ihre Alimentation zum größten Teile auf Kosten der Staatsbahn erhalten. Andrerseits sprachen viele Gründe für die Bahn an sich. Es kamen die wirtschaftlichen Interessen eines nicht unbedeutenden Landesteils mit einem umlagepflichtigen Steuerkapitale von 70 Mill. fl. in Frage, an dessen Förderung dem Staate naturgemäß gelegen sein mußte. Auf dem von der Bahn berührten Verkehrsgebiete wurde rege Landwirtschaft, insbesondere der Bau von Handelsgewächsen wie Tabak und Hopfen getrieben. Auch an industriellen Etablissements fehlte es nicht. Der Bezug und Versand der im Herzen der von der Bahn durchschnittenen Gegend liegenden Zuckerfabrik Waghäusel, der größten ihrer Art in Deutschland, zählte allein nach Millionen von Zentnern. Diese Verhältnisse machen es sehr begreiflich, daß die Bewohner der Rheinebene eine Verbindung anstrebten, die ihren Verkehrsbedürfnissen besser als die bestehende Staatsbahn entsprach.

Endlich hatte der Verkehr auf der Strecke Mannheim-Heidelberg-Karlsruhe einen derartigen Umfang erlangt, daß er ohne Betriebsstörung kaum noch bewältigt werden konnte, wenn nicht weitere Gleise und Einrichtungen geschaffen wurden. Es mündeten bereits fünf Bahnen in diese Strecke, die alle der Hauptbahn einen bedeutenden, in stetem Wachsen begriffenen Verkehr zuführten. Die Einmündung neuer Bahnen stand bevor. Eine direkte Bahn Mannheim-Karlsruhe war nun geeignet, eine sehr nützliche Ergänzung der Hauptbahn abzugeben, indem sie den Transitverkehr, besonders von Gütern, an sich zog. Ein nicht zu übersehender Vorteil war schließlich die Abkürzung des Weges zwischen Mannheim und Karlsruhe und die damit zusammenhängende Stärkung der Konkurrenzfähigkeit der badischen Bahnen gegenüber denen der Nachbarstaaten.

Die Terrainverhältnisse waren die denkbar günstigsten.

Ein Eingehen auf die Wünsche der im „Zentralkomitee" vereinigten Rheintalgemeinden mußte sich demnach wohl verlohnen. Da aber die projektierte und die Staatsbahn ein nahezu gemeinschaftliches Verkehrs-

Digitized by Google

gebiet durchzogen, war es unbedingt erforderlich, daß der Staat, wenn er nicht selbst bauen wollte, einen Modus fand, der ihm die unbeschränkte Verfügung über die direkte Bahn sicherte. Das Zentralkomitee ging ohne Widerstreben auf den Wunsch der Regierung nach Abschluß eines Pachtverhältnisses ein; denn es hatte keineswegs die Absicht, das Unternehmen zwecks Erzielung möglichst hoher Zinsen aus dem Anlagekapitale auszuführen, sondern war nur den Genuß der Eisenbahn und ihrer Vorteile zu erreichen bestrebt.

Es wurde bestimmt, daß das Zentralkomitee oder eine von ihm zu bildende Gesellschaft die Bahn baute und der Regierung den unbeschränkten Betrieb und die Verwaltung überließe. Als Entschädigung sollte die Eigentümerin jährlich 145 000 Gulden = rund 4½ Prozent des auf 3 200 000 Gulden veranschlagten Baukapitals erhalten. Die Bausumme erschien somit lediglich als eine Anleihe an den Staat, die dieser bei den damaligen Geldverhältnissen nicht billiger hätte erhalten können.

Vom fünften Jahre ab sollte eine Abzahlung des Kapitals erfolgen und zwar in jährlich 5 Prozent des Anlagekapitals, bei entsprechender Verminderung der Betriebsentschädigung. Nach Gutfinden sollte die Regierung auch größere Posten oder mit halbjähriger Kündigung die ganze Schuldsumme auf einmal abtragen dürfen. Mit erfolgter Heimzahlung des Anlagekapitals fiel ihr das unbeschränkte Eigentum der Bahn zu.

Ein entsprechender Gesetzentwurf vom 29. Januar 1868 wurde von den Ständen als Gesetz vom 20. Februar gleichen Jahres genehmigt*). Um die definitive Konzession kam die Stadt Mannheim selbst ein; sie wurde ihr unterm 30. April 1868 erteilt**).

Kurz zuvor schon hatte sich die „Diskonto-Gesellschaft" in Berlin dem Mannheimer Magistrat zur Finanzierung und Bauausführung angeboten; beides wurde ihr nunmehr übertragen. Als Baupreis erhielt sie 3 200 000 Gulden 4½prozentige Obligationen der Stadt Mannheim, deren Verzinsung während der Bauzeit aber die Bank selbst zu besorgen hatte.

Mit der Bauausführung selbst betraute die Diskonto-Gesellschaft die eng mit ihr liierte „Aktiengesellschaft für Bergbau und Hüttenbetrieb Heinrichshütte" bei Hattingen an der Ruhr.

Obgleich die in Gesetz und Konzession vorgesehenen Bestimmungen den Staat in seiner Disposition über die Bahn in keiner Weise gehindert hätten, hielt er es doch bald für rätlicher, auch das Eigentumsrecht nicht aus den Händen zu geben. Schon wenige Tage nach Erteilung der

*) Reg.-Bl. 1868 S. 329.
**) Reg.-Bl. 1868 S. 477.

Digitized by Google

Konzession — am 12. Mai 1868 — wurde daher durch einen Vertrag bestimmt, daß die Bahn sofort bei ihrer Eröffnung in das Eigentum des Staates gegen den gleichen Kaufpreis von 3,2 Millionen Gulden übergehen solle, ohne daß dadurch dem Staate tatsächlich größere oder andere Verpflichtungen auferlegt worden wären. Er übernahm einfach die Verzinsung der städtischen Obligationen und deren Tilgung in der schon im Gesetze angegebenen Weise*). —

Das bisherige Verfahren, jedes einzelne Konzessionsgesuch im Wege der Gesetzgebung einzeln zu erledigen, war erklärlicherweise ein recht schwerfälliges. Die Regierung hielt es daher im Jahre 1869 für angemessen, die Voraussetzungen und Bedingungen, unter denen sie zur Zulassung von Privatbahnen ermächtigt sein sollte, sowie die in diesem Falle zu gewährenden Begünstigungen durch ein Gesetz allgemein zu regeln.

Von einer derartigen Regelung erwartete sie eine größere Ausdehnung des Privatbahnwesens überhaupt, da Privatunternehmern und Gemeinden gewissermaßen der Weg gewiesen wurde, auf welchem sie ihr Ziel erreichen konnten. Sie sollte ferner eine schnellere, von dem jeweiligen Zusammenkommen der Stände unabhängige Erledigung einkommender Konzessionsgesuche ermöglichen. Erwägungen dieser Art führten zur Ausarbeitung eines Gesetzentwurfes, welcher solche allgemeinen Bestimmungen vorsah für den „Bau von Lokomotiv-Eisenbahnen, welche nur mit einem Ende an eine Haupt- oder Nebenbahn sich anschließen (Zweigbahnen) oder in gar keiner direkten Verbindung mit dem Netze der Hauptbahnen stehen (Lokalbahnen)" oder „welche mit ihren beiden Endpunkten an eine Hauptbahn sich anschließen, wenn sie nach einem bloß für den Lokalverkehr dienenden, den durchgehenden Verkehr ausschließenden System gebaut werden oder mit deren Anlage eine Abkürzung der zwischen den beiden Endpunkten der Hauptbahn gelegenen Strecken nicht bewirkt wird (Verbindungsbahnen)".

Die Kommission konnte sich jedoch mit der Absicht der Regierung durchaus nicht einverstanden erklären. Da der Entwurf so keine Aussicht hatte, angenommen zu werden, zog ihn die Regierung noch vor der Verhandlung im Plenum zurück**).

---

*) Zu vgl.: Vh. 1867—68, II., 4. B.-H. S. 463, 6. B.-H. S. 451, B.-H. S. 174, I., 2. B.-H. S. 205a; über den Schluß: A. v. Mayer a. a. O. S. 412.

**) In seiner Schrift „Die Kleinbahnen" (Berlin, 1896) sagt A. Haarmann (S. 46): „In Baden schuf das Gesetz über Lokal-, Zweig- und Verbindungsbahnen von 1869 einzelne Erleichterungen in der Konzessionserteilung". Ein derartiges Gesetz existiert nicht, Haarmann hat sich irrtümlicherweise an obige Regierungs v o r l a g e angelehnt.

Digitized by Google

D. Neues Gesetz — vom 16. 4. 1870 — über die Vervollständigung der Schienenwege.

Mit der Steigerung der Bautätigkeit hatte das Drängen der Bevölkerung nach dem Besitz weiterer Eisenbahnen gleichen Schritt gehalten. Jeder Landtag wurde überschüttet mit Petitionen, die teils an früher aufgetauchte Pläne anknüpften, teils neue Vorschläge brachten. Ihren Höhepunkt erreichte die Bestürmung des Landtages im Jahre 1869, in welchem nicht weniger als nahezu zwei Fünftel aller Gemeinden des Landes mit der Bitte um den Bau neuer Staatsbahnen vor den Kammern erschienen*). Man darf diese Erscheinung teilweise wohl in Zusammenhang bringen mit einem Unternehmen, das damals seiner Vollendung entgegenging und eine Umwälzung im Verkehrsleben versprach —, einem Unternehmen, das für das ganze zentrale Europa und insbesondere auch für Baden von der größten Wichtigkeit war und deshalb hier nicht übergangen werden darf.

Gemeint ist die Gotthardbahn. Auf die hohe, allgemeine Bedeutung, welche eine Ueberwindung der gewaltigsten Länder- und Völkerschranke Europas, der Alpen, haben mußte, braucht wohl nur hingedeutet zu werden. Auch die Darstellung der Hindernisse, mit welchen das Projekt anfangs zu kämpfen hatte, gehört nicht hierher. Es sei nur darauf hingewiesen, daß das tatkräftige Vorgehen der italienischen Regierung, welche gegenüber den auf andere Linien gerichteten Bestrebungen der daran wirtschaftlich mehr interessierten Kantone und (was wohl nicht gering zu veranschlagen war) des durch seine Beteiligung an den Vereinigten Schweizer Bahnen finanziell interessierten Hauses Rothschild nur die Gotthardbahn unterstützen zu wollen erklärte und den Norddeutschen Bund und Baden zu gleichem Schritte aufforderte, endlich eine Entscheidung herbeiführte. In der Berner Konferenz vom 15. September bis zum 13. Oktober 1869, an welcher die Regierungen der Schweiz, Italiens, des Norddeutschen Bundes, Badens und Württembergs, sowie die Vertreter des in der Schweiz gebildeten Gotthardkomitees teilnahmen, einigte man sich über das zu erbauende Gotthardbahnnetz, über Betrieb und Tarife usw., sowie über die seitens der interessierten Staaten zu gewährenden Subventionen. Letztere wurden auf 85 Millionen Franks festgesetzt. Davon übernahmen Italien 45, die Schweiz 20, und Baden 3 Millionen, während der Bund und Württemberg noch keine Zusage gaben.

Eine solche Appellation an die finanzielle Beihilfe von Staaten, die von der herzustellenden Bahn mehr oder minder weit entfernt liegen,

*) Gegen 600 Gemeinden, während Baden im ganzen kaum 1600 Stadt- und Landgemeinden zählt. Vgl. Vh. 1869—70, II, 6. B.-H. S. 551.

Digitized by Google

durfte wohl als etwas noch nicht Dagewesenes bezeichnet werden. Es lagen aber auch außergewöhnliche Verhältnisse vor. Die Subventionen waren notwendig, weil es unmöglich gewesen wäre, die Bahn als reines Gesellschaftsunternehmen zustandezubringen. Sie rechtfertigten sich auch durch die gewaltigen Vorteile, welche die Gotthardbahn den Vertragsstaaten bringen sollte. Speziell für die badische Bahn wurde z. B. auf Grund einer vorsichtig aufgestellten Berechnung die Mehreinnahme auf 67 500 Gulden gleich beiläufig 5 Prozent der Subvention geschätzt. Viel wichtiger als diese finanzielle, war für Baden die volkswirtschaftliche Bedeutung der Bahn, indem sie seiner Industrie neue Absatz- und Bezugsquellen eröffnete. Der direkte Handel Badens mit Italien war damals verhältnismäßig unbedeutend, weil eben die Alpen ihm fast unübersteigbare Hindernisse in den Weg legten. Es konnte aber kaum ausbleiben, daß nach Herstellung einer billigen und leichten Verbindung lebhaftere Handelsbeziehungen zu Italien Platz griffen. Die Zeit hatte nicht vermocht, die Erinnerung an die einstige Blüte des Handels zwischen den oberdeutschen und oberitalienischen Städten zu verwischen. Endlich war nicht außer acht zu lassen, daß die Bahn durch den Mont Cenis kurz vor ihrer Eröffnung stand und über den Semmering und Brenner bereits Bahnen führten. Ohne eine schweizerische Alpenbahn hätte der Verkehr mit Italien, der Levante, Egypten, Indien sich jenen Bahnen zugewandt. Die Bahnen Badens wären so von dem Verkehre des übrigen Deutschland mit Italien und dem über Italien vermittelten Weltverkehre zu einem großen Teile ausgeschlossen und dadurch schwer geschädigt worden.

Baden hatte somit ein gewichtiges Interesse an dem Bau einer schweizerischen Alpenbahn und alle Ursache, mittätig dafür einzutreten.

Im Gesetze vom 16. April 1870*) wurden jene 3 Millionen Franks zwecks Beteiligung des Staates am Gotthardbahnunternehmen bewilligt mit Rücksicht auf die genannten volkswirtschaftlichen Gründe, sowie die finanziellen Ergebnisse der Rheinbahn, vorzugsweise aber auch in der Erwartung eines günstigen Einflusses der Gotthardbahn auf die Rentabilität der im Bau befindlichen Schwarzwaldbahn**).

Auf diese insbesondere sollte der deutsch-italienische Verkehr übergeleitet werden, und dazu schien der Regierung keine Bahn geeigneter zu sein als eine neue Wutachtalbahn von Oberlauchringen bei Waldshut nach Donaueschingen, die an erster Stelle in einem neuen Gesetzentwurfe

*) Ges.- und V.-Bl. 1870 S. 336.

**) Zu vgl. Vh. 1869—70, II., 4. V.-H. S. 693, 6. V.-H. S. 601, P.-H. S 187, I., V.-H. S. 601, P.-H. S. 196 und: „die Gotthardbahn und ihr Verhältnis zu Baden". Karlsr. 1869.

Digitized by Google

vom Jahre 1869 „über die Vervollständigung der Schienenwege" gefordert wurde.

Aus den Distanzverhältnissen, führte die Regierung in den Motiven aus, gehe hervor, daß die Wutachtalbahn für den Verkehr von Frankfurt, Mannheim, Rottweil (Stuttgart, Heilbronn) und Donaueschingen nach Turgi, Zürich und zum Gotthardübergange in Bezug auf die wirkliche Länge die kürzeste Verbindung, aber auch betreffs der Virtuallänge mit Ausnahme der Rheintalbahn über Basel die günstigste Linie darstelle. Sie sei deshalb in jeder Beziehung konkurrenzfähiger als andere Bahnen. Nach der Erbauung der Wutachtalbahn werde Waldshut gleichsam die Pforte in die Schweiz und nach Italien bilden, die kürzeste Verbindung mit den Häfen von Genua, Venedig und Brindisi eröffnen.

Wenn aber auch die Gotthardbahn erst in zehn Jahren fertiggestellt sein werde, so schreite doch die württembergische Nagoldbahn rasch ihrer Vollendung entgegen, der alsdann ein großer Teil des Transitverkehrs nach der Schweiz zufallen werde. Letzterer werde aber der Kinzigtalbahn verbleiben, wenn die Wutachtalbahn hergestellt würde.

Ferner wurde von der Regierung geltend gemacht, daß durch die Wutachtalbahn der südlichste Landesteil eine Schienenverbindung mit den übrigen Teilen des Landes auf ausschließlich badischem Gebiete erhalten und dadurch die mannigfachen Verkehrsbelästigungen durch Zollkontrollen und dergl. wegfallen würden. Die unmittelbare Verbindung der verschiedenen Landesteile sei auch nicht gering anzuschlagen in politisch bewegten und in Kriegszeiten, wie die Hindernisse, welchen der Verkehr mit dem Oberrheintale und dem Seekreise im Jahre 1866 ausgesetzt war, sattsam bewiesen hätten.

Endlich sollte die Bahn dem südöstlichen Schwarzwalde und dem Wutachtale die Ausdehnung ihrer Verkehrsbeziehungen erleichtern.

Zum erstenmal erschien bei diesem Projekte die Forderung, daß die beteiligten Gemeinden das erforderliche Gelände unentgeltlich zu Eigentum abzutreten und den ihnen dabei erwachsenden Aufwand nach Maßgabe der ihnen aus der Bahn entstehenden Vorteile unter sich zu verteilen hätten. Denn diese Vorteile, argumentierte die Regierung, seien im Gegensatze zu früher jetzt absolut anerkannt; alle Gemeinden drängten nach Bahnen*). Da aber die Baukosten wegen gestiegener Materialpreise und Arbeitslöhne und wegen ungünstigerer Bodenverhältnisse der zu bauenden Bahnen immer größer würden, so sei es gerechtfertigt, daß die Gemeinden als Gegenleistung für jene Vorteile sich mit mäßigen Beiträgen an den Kosten beteiligten.

In ähnlicher Weise befürwortete die Ständekommission das Projekt.

*) Den besten Beweis dafür lieferten die vielen Petitionen, welche dem Landtage vorlagen. Vgl. Fußnote auf S. 140, ferner Kommissionsbericht Gerwig, Vh. 1869—70, II, 6. B.-H.

Digitized by Google

Wenn man auf der Karte das Eisenbahndreieck Offenburg-Basel-Singen betrachte, sagte sie, so erkenne man, daß schon vom Standpunkte der genügenden Ausbildung des internen Eisenbahnnetzes zwei Hauptlinien fehlten, Donaueschingen-Freiburg und Donaueschingen-Waldshut. Letztere habe einen großen Wert aber auch für den internationalen Verkehr; denn auf den bestehenden Bahnen von Donaueschingen über Singen nach Waldshut sei ein großer unnatürlicher Umweg in die Westschweiz und nach Südfrankreich zurückzulegen. Nun träfen aber in Donaueschingen bezw. Villingen die Bahnen des badischen und württembergischen Schwarzwalds zusammen. Die Nagold- und Neckarbahn wiesen in ihrer direkten Fortsetzung handgreiflich auf die Wutachtalbahn hin.

Schon diese Umstände allein begründeten nach Ansicht der Kommission die Notwendigkeit der Wutachtalbahn. Den Hauptgrund, welcher die Wutachbahn in die vorderste Reihe der für Baden noch erforderlichen Bahnen stellte, erblickte aber auch sie in der bevorstehenden Inangriffnahme des Baues der Gotthardbahn. Durch diese, führte sie aus, werde die Wutachbahn „eine der bestrentierenden Linien des badischen Eisenbahnnetzes werden und nicht wenig dazu beitragen, auch den übrigen badischen Hauptlinien ein Maximum von Verkehr zu sichern"*).

Im Einklang mit der Regierung sprach sich die Kommission auch gegen das verwandte, aber weniger geeignete Projekt einer Randenbahn Donaueschingen-Schaffhausen aus. Erachtete man eine bessere Verbindung mit Schaffhausen für notwendig, so genügte eine Verbindung der Wutachbahn mit Schaffhausen vermittels einer Bahn von Stühlingen nach Beringen, deren etwaige Ausführung als Privatbahn von der Kommission empfohlen wurde.

In Gegensatz aber stellte sich die Kommission zur Regierung hinsichtlich der vorgeschlagenen allgemeinen Heranziehung der in einem bestimmten Umkreise gelegenen Gemeinden zu den Kosten der Bahn. Prinzipiell hatte sie zwar gegen ein derartiges Präzipuum nichts einzuwenden, aber bei der Wutachtalbahn erschien ihr dessen erstmalige Anwendung unangebracht schon wegen der nachdrücklichen Betonung der großen internationalen Bedeutung der Bahn. Sie wandte weiter ein, daß es außerordentlich schwer, ja unmöglich sein würde zu bestimmen, welchen Nutzen die einzelnen Orte von der Bahn haben würden; gegen eine willkürliche Abstufung in Nutzenszonen sprach sie sich mit Entschiedenheit aus. Das Verfahren nach dem Prinzipe der Leistung nach der Gegenleistung erschien auch unmöglich wegen der zu verschieden großen Leistungsfähigkeit der einzelnen Gemeinden, dasjenige der Leistung nach der Leistungsfähigkeit aber ungerecht wegen der zu großen Differenz in den Gegenleistungen d. h. den aus der Bahn für die einzelnen Orte resultierenden Vorteilen.

*) Kommissionsbericht Gerwig S. 21.

Digitized by Google

Die Kommission fühlte sich aus diesen Gründen zu dem Antrage veranlaßt, daß es bei dem bisherigen System einstweilen verbleiben möchte.

An zweiter Stelle forderte der genannte Gesetzentwurf eine Bahn von Eberbach über Hirschhorn und Neckarsteinach nach der Odenwaldbahnstation Neckargemünd.

Die ziemlich isolierte Lage der Stadt Eberbach dicht an der hessischen Grenze hatte es bisher verhindert, daß sie bei den ausgeführten Eisenbahnbauten berücksichtigt wurde. Eberbach war so die einzige badische Stadt von größerer Bedeutung, welche noch keine Bahn hatte, und dieser Mangel machte sich umso empfindlicher geltend, als die Bewohner auf Handel und Industrie angewiesen waren, welche zu ihrem Fortbestehen und ihrer Weiterentwicklung die Eisenbahn nicht entbehren konnten. Die vorhandene Wasserstraße des Neckars hatte dem Verkehre der Stadt wohl früher genügt; gegenüber den Eisenbahnen aber erwies sie sich als unzureichend.

Im Hinblick auf die ihr durch die ungünstigen Verkehrsverhältnisse erwachsenen und noch drohenden Nachteile hatte die Stadt seit einer Reihe von Jahren eine Eisenbahnverbindung in Petitionen an Regierung und Stände angestrebt und ihren „Notruf", wie sie ihre Bitte bezeichnete, in neuester Zeit auf das dringendste wiederholt.

Die Regierung versprach sich von der Bahn einstweilen eine Rente von 3½ Prozent. Sie nahm aber an, daß die Rentabilität eine weit bessere werden würde, sobald die Bahn ihre Fortsetzung in nördlicher und östlicher Richtung erhielt, und daß die Strecke Eberbach-Neckargemünd alsdann eine Hauptlinie werden würde. Dies war auch der Grund, welcher die Eisenbahnbetriebsverwaltung veranlaßte, ihr Gutachten dahin abzugeben, daß die Bahn nach Eberbach nur als ein Teil des Staatsbahnnetzes verwirklicht werden sollte.

Der Fortsetzung nach Norden über Beerfelden wurde im Gesetzentwurfe bereits gedacht, da die hessische Odenwaldbahn Darmstadt-Erbach im Bau begriffen war und deren Weiterführung bis zu dem durch die Natur vorgezeichneten Einmündungspunkte bei Eberbach kaum ausbleiben konnte. Auf badischem Gebiete sollte diese Fortführung einer Privatgesellschaft überlassen werden; die Regierung nahm dafür die Hessische Ludwigsbahngesellschaft als Eigentümerin der hessischen Odenwaldbahn in Aussicht.

An dritter und letzter Stelle endlich bestimmte die Vorlage, daß der Stadt Mannheim eine Bahn konzessioniert werde, welche die Mannheim-Karlsruher Bahn über Lampertheim mit der von der hessischen Ludwigsbahn-Gesellschaft gebauten Darmstadt-Wormser Bahn bei Worms auf kürzestem Wege verbinden sollte, die sogen. Riedbahn.

Digitized by Google

Mannheim hatte am Zustandekommen dieser Bahn ein großes Interesse. Es hoffte, durch sie einen Teil desjenigen Verkehrs, welcher bisher mit Umgehung von Mannheim auf die Main-Neckarbahn über Heidelberg und auf die pfälzischen Bahnen über Ludwigshafen geführt wurde, über Mannheim zu leiten und dadurch einigermaßen zu korrigieren, was mit dem sprichwörtlich gewordenen Friedrichsfeld verdorben worden war.

Auch die Regierung hoffte und suchte nachzuweisen, daß die projektierte Bahn vorzugsweise den pfälzischen Bahnen für den Verkehr von und nach Worms in der Richtung von Bingen und Mainz sowie von Worms nach Mannheim und Karlsruhe Konkurrenz machen würde. Sie legte darauf Gewicht, weil einmal durch die direkte Verbindung mit Worms ein weiterer Anschluß der badischen an die linksrheinischen Bahnen gewonnen wurde, vor allem aber, weil durch jene die badischen Bahnen mit denen der hessischen Ludwigsbahngesellschaft in Verbindung kamen. Letztere hatte nämlich wegen ihrer rechtsrheinischen Bahnen ein Interesse daran, den Verkehr zwischen Nord und Süd schon bei Worms über den Rhein zu leiten, während die anderen, linksrheinischen Bahnen sich bemühten, ihn sich auf möglichst langer Strecke zu erhalten und auf die badischen Bahnen garnicht oder möglichst spät zu führen.

Den Ausfall, welchen die Mannheim-Wormser Bahn bei der Mannheim-Ludwigshafener Verbindungs- und der Main-Neckarbahn verursachen würde, glaubte die Regierung aus ersterem Verkehrszuwachs für die Staatsbahn reichlich ersetzt.

Den Betrieb selbst beabsichtigte übrigens weder die Stadt Mannheim noch auch die Staatsbahnverwaltung zu übernehmen; vielmehr sollte mit ihm die hessische Ludwigsbahn betraut werden, welche auch die Konzession für die hessische Strecke nachsuchen wollte.

Die Richtung der Bahn im einzelnen und die Uebertragung des Betriebs an eine auswärtige Bahnverwaltung machten die Vorlage von der Genehmigung der Stände abhängig. Ueber den Anschluß an die Riedbahn sollte eine Vereinbarung zwischen der badischen und hessischen Regierung stattfinden. Der Stadt Mannheim sollten im wesentlichen die gleichen Rechte und Befugnisse gewährt werden, die den anderen Privatbahnen bewilligt worden waren.

Die Kommission stimmte hinsichtlich der Bahnen nach Eberbach und Worms ganz mit der Regierung überein. Mit den für die Mutachtalbahn beantragten Aenderungen wurde der Entwurf angenommen und als Gesetz vom 16. April 1870*) publiziert.

*) Ges.- u. V.-Bl. 1870 S. 331.

Digitized by Google

Sehr bemerkenswert waren einige allgemeine Ausführungen der Kommission der zweiten Kammer in ihrem Berichte. „Man muß sich gewöhnen" hieß es darin, „die Eisenbahnen nicht als gewerbliche Unternehmungen zur Erzielung eines Geschäftsgewinnes anzusehen, sondern als unentbehrliche Grundlage des Volkswohlstandes unserer Zeit, als ein Mittel zum Zweck der menschlichen Gesellschaft. Wenn daher dort, wo der Staat die Kosten der Eisenbahnbauten aufbringt, die Gesamtheit der Steuerzahler eintreten müßte, um einen Zinsenausfall beim Betrieb der Eisenbahnen zu decken, so könnte es kaum eine Steuer geben, die von einem einsichtigen Volke williger getragen werden müßte. Das Verhältnis wäre kein anderes als das eines Hypothekenschuldners, der seinem Gläubiger umso pünktlicher den Zins zahlt, je mehr er durch den Umtrieb des ihm geliehenen Geldes sein Einkommen vermehrt hat ... Die Eisenbahnen sind nicht, wie man noch vor Jahren hören konnte, ein notwendiges Uebel, eine Mode, die man mitmachen müsse, eine Art von Luxus, von dem jedes Land ein Muster aufzuweisen haben müsse, die Eisenbahnen sind in unserem Zeitalter das eigentliche Lebensprinzip einer gesunden Staats- und Volkswirtschaft, das Mittel zur lebhaftesten Konkurrenz aller Kräfte, zur ungehinderten Entwicklung und Ausbeutung alles Volksreichtums". Die Gefahr einer Eisenbahnsteuer glaubte die Kommission aber im folgenden negieren zu sollen; denn, fuhr sie fort, „wenn man in Betracht zieht, daß der Verkehr bisher stets zugenommen hat und zunehmen muß, bis ausgebildete Eisenbahnnetze allerwärts bestehen und sich die ganze Erwerbstätigkeit der Bevölkerung auf die Dienste der Eisenbahnen mit begründet hat ..., so wird man zugestehen, daß eine Reineinnahme, welche Verzinsung und Tilgung deckt, nicht zu hoch geschätzt ist. Im Gegenteil, wir dürfen hoffen, daß es nicht lange anstehen wird, bis wir zu den noch höheren Erträgnissen der bisher günstigsten Betriebsjahre 1861 und 1862 d a u e r n d gelangen".

Recht im Widerspruch hierzu und zu dem eingangs Angeführten, im Widerspruch auch unter sich selbst steht aber das, was die Kommission weiter sagte: „Sollten ... die Verhältnisse sich in erhoffter Weise günstig gestalten oder nicht, immerhin muß man das Nähertreten des Zeitpunkts, der eine Unzulänglichkeit der Erträgnisse der Eisenbahnen zur Verzinsung und Amortisation der Eisenbahnschuld dauernd in Aussicht stellt, als möglich vor Augen haben, und es dürfte daher dringend zu empfehlen sein, daß die Grh. Regierung bis zum nächsten Landtage die einschlägigen Fragen auf das Eingehendste prüfen und in Erwägung ziehen möge, ob nicht durch ein anderes System als das bisher befolgte dauernd günstige wirtschaftliche Resultate zu erzielen seien". Und worin sollte dieses „andere System" bestehen? In nicht mehr und nicht weniger als dem Verkaufe oder der Verpachtung der Eisenbahnen! Für den Verkauf

Digitized by Google

der Bahnen als des „allerbeachtenswertesten Volksvermögens" zwar wollte sich die Kommission nicht erwärmen, wie sie überhaupt dem „Staatsbau nur insofern eine Schattenseite" zuschrieb, „als er immerhin dem Grundsatz, welcher leiten sollte, nämlich — mit dem niedersten Anlagekapital bei genügender Sicherheit des Publikums die höchste Rente zu erzielen — nicht in dem Umfange gerecht werden kann, als beim Privatbau möglich ist". Aber, meinte sie, „mehr Schattenseiten dürfte der Betrieb durch den Staat ... haben. Eingefügt in die bureaukratisch gegliederte Staatsmaschine mit ihrer für die Regierung des Landes und die Verantwortlichkeit der Beamten notwendigen Kontrolle, Revision und Superrevision, kann ein kolossales Gewerbe, dessen Flor wesentlich von der engsten Beteiligung des Privatinteresses der leitenden Personen, von dem Spekulationsgeist und der kaufmännischen Routine, von raschem Handeln abhängt, nicht wohl mit dem höchsten Erfolg betrieben werden.

... Hierin dürfte eine gut geleitete Privatbahn mehr leisten können, als eine ebenfalls ganz gut geleitete Staatsbahn". Daher „muß notwendig die Frage der Ueberlassung des Betriebs der Staatsbahnen in Privathände — Verpachtung — zur Sprache gebracht werden ... Ob eine solche Aenderung bei uns noch tunlich und ratsam ist, ob sich geeignete Unternehmer finden, denen das wertvolle Bahnvermögen anvertraut werden kann und ob der Staat dadurch gegen Selbstbetrieb einen Vorteil findet, sind Fragen, die der reiflichsten Erwägung bedürfen". Aber, fuhr sie fort, „daß nicht mehrere Privatgesellschaften das große badische Netz betreiben könnten, sondern daß eine zentralisierte Verwaltung notwendig ist, darüber dürfte kein Zweifel bestehen. Das ist eben einer der Vorteile des zentralisierten Staatseisenbahnbetriebs, daß im Interesse des Publikums und mit Rücksicht auf das Wohl des ganzen Landes alles gleichmäßig geordnet ist und ineinander greift. Es ist ein weiterer Vorteil des Staatsbetriebes, daß durch das Zusammenwirken der Angestellten der Bahn, der Post und des Telegraphenwesens manche Vereinfachung des Dienstes (!), manche Kostenersparnis (!) möglich ist". Den Schluß der Ausführungen bildeten weitere, politische Bedenken gegen eine einheitliche Privatbetriebsverwaltung.

Ob die Kommission sich eine solche ohne bureaukratischen Verwaltungsapparat, ohne Kontrollen und Revisionen vorstellte, wie sie sich ferner die Betätigung des Spekulationsgeistes und das rasche Handeln im Betriebe dachte, sagte sie nicht. Man wird Zweifel hegen dürfen, ob jener Vorschlag, der mit den vorangestellten Sätzen durchaus im Widerspruch steht und daher wenig konsequent erscheint, überhaupt ernst gemeint war. Die Regierung jedenfalls erklärte nicht nur rundweg, auf

Digitized by Google

einen solchen Vorschlag niemals eingehen zu können: sie bedauerte auch, daß die Frage überhaupt aufgeworfen worden war*).

E. u. F. Bau weiterer Privatbahnen im Staatsbetrieb und Verstaatlichung solcher. — Neue Staatsverträge über zahlreiche weitere Verbindungsbahnen mit Bayern, Württemberg, Hessen, dem Reiche und der Schweiz.

Neben den besprochenen Gesetzen hatte der Landtag von 1869—70 zwei weitere Gesetze verabschiedet, welche die Regierung zur Konzessionierung neuer Seitenbahnen ermächtigten.

Die Genehmigung der Bahn von Mannheim nach Karlsruhe, der sogen. Rheintalbahn, hatte in Heidelberg Furcht und Schrecken erregt, sofern man den Ausführungen des „Eisenbahn-Komitees", das sich sogleich bildete, voll trauen darf und sie nicht nur als Vorwand zur Erreichung längst gehegter Wünsche ansehen muß. „Jetzt galt es nicht mehr, Vorteile zu erringen", heißt es in der vom Komitee veröffentlichten Denkschrift**) nach einer Schilderung der allgemeinen Vorzüge einer Verbindung von Heidelberg mit Schwetzingen, „sondern drohende Nachteile abzuwenden. War Heidelberg bis heute der Knotenpunkt sämtlicher nördlichen badischen Eisenbahnlinien, so schneidet die Rheintalbahn, einmal fertig, als die kürzeste Verbindung die ganze bisherige Linie von Karlsruhe bis Darmstadt für uns ab, wird letztere aus einer Hauptbahn zu einer Seitenbahn vollständig herabgedrückt. Außerdem wird die Rheintalbahn den ganzen Verkehr der badischen Pfalz mit den industriereichen Orten Philippsburg, Waghäusel, Hockenheim u. s. w., einen Verkehr, welchen wir heute noch wenigstens zur Hälfte mit unserer Schwesterstadt Mannheim teilen, an sich heranziehen und damit eine weitere Konkurrenz unsrerseits ganz unmöglich machen ... u. s. w".

Einige Entschädigung für den drohenden Ausfall im bisherigen Verkehre erblickte das Heidelberger Komitee in dem sofortigen Anschlusse der Stadt an die Rheintalbahn bei Schwetzingen, dessen Konzession es ungesäumt nachsuchte. Die Verwirklichung des Projektes erschien im Anfang recht problematisch, da die Regierung als Entschädigung für die Betriebsübernahme den im Vergleich zu den bisherigen Privatbahnen allerdings recht hohen Satz von 66 % der Bruttoeinnahme beanspruchte. Sie ging aber schließlich auf den Satz von 55 % ein und entsprach dem Wunsche des Komitees durch eine Gesetzesvorlage an die Stände.

---

*) Vh. 69—70, II., P.-H. S. 188.

**) Denkschrift über Herstellung einer Eisenbahn von Heidelberg nach Schwetzingen. (Heidelberg, 1869).

Digitized by Google

Inzwischen hatten auch Verhandlungen des Komitees mit der Stadt Speyer stattgefunden, welche zu Heidelberg in ausgedehnten Verkehrsbeziehungen stand. Dieselben hatten ein nachträgliches Konzessionsgesuch um Fortsetzung der Bahn bis Speyer und eine entsprechende Erweiterung der Regierungsvorlage zur Folge.

Die Vorbedingungen für die Heidelberg-Schwetzingen-Speyerer Bahn schienen die denkbar besten zu sein. Es kamen ihr ausnehmend günstige Bauverhältnisse und die schon vorhandenen Bahnhöfe in den drei Hauptorten zu statten. Sie verbindet auf kurzer Strecke drei größere Städte mit berühmten Baudenkmälern und Anlagen — man denke an die Schloßruine in Heidelberg, den Park in Schwetzingen und den Kaiserdom in Speyer — die einen bedeutenden Verkehr in Aussicht stellten. Sodann mündete die projektierte Bahn an den Endpunkten wie an den Zwischenstationen in bestehende große Verkehrslinien ein und schließlich kam ihr durch die Abkürzung des Weges nach der Rheinfestung Germersheim auch eine gewisse strategische Bedeutung zu — Gründe, die nach den geltenden Prinzipien den Bau auf Staatskosten wohl gerechtfertigt hätten.

Der Staatsbahnverwaltung wurden als Betriebsentschädigung für die Heidelberg-Schwetzinger Strecke, wie erwähnt, 55 % der Reineinnahme zugesprochen. An dem 5 % des Anlagekapitals übersteigenden Erträgnisse wurde sie ferner zur Hälfte beteiligt. Dies war umso gerechtfertigter, als der Bahn die Schwetzinger Alleestraße auf eine bedeutende Strecke zwecks Mitbenutzung zur Verfügung gestellt wurde. Für den Betrieb der Strecke Schwetzingen-Speyer, auf welcher teilweise der Rheindamm unentgeltlich benutzt werden durfte, wurde Ersatz der entstehenden Kosten vorgeschrieben, weil es an genügenden Unterlagen für die Berechnung der voraussichtlichen Verkehrsgestaltung fehlte. Sodann bedurfte es auch noch einer Vereinbarung über den bei Speyer herzustellenden Rheinübergang, die je nach ihrem Resultat — ob stehende oder Schiffbrücke — die Betriebskosten verschieden gestalten konnte. Am Mehrertrag über 5 % sollte auch hier die Staatsbahnverwaltung zur Hälfte beteiligt sein.

Das Gesetz vom 2. Februar 1870*) genehmigte die Bahn nach den Anträgen der Regierung**).

Ueber das zweite Privatbahngesetz (Appenweier-Oppenau) wird weiter unten zu sprechen sein***).

Der Krieg mit Frankreich verzögerte die erforderliche Vereinbarung mit Bayern über den Rheinübergang und den Anschluß der Heidelberg-

*) Ges.- u. V.-Bl. 1870 S. 163.

**) Zu vgl. Vh. 1869—70, II., 4. B.-H. S. 315, 6. B.-H. S. 146, P.-H. S. 102, I., B.-H. 259, f. auch über ihre Verstaatlichung w. u., 5. Periode.

***) w. u. S. 163.

Digitized by Google

Speyerer Bahn an die pfälzisch-bayrischen Bahnen, wie er überhaupt eine zeitweilige Unterbrechung in der Eisenbahntätigkeit herbeiführte. Erst am 23. November 1871 kam es zum Abschluß eines Staatsvertrages. Derselbe regelte nicht nur die Verhältnisse der genannten Bahn, sondern traf auch wichtige Bestimmungen über die Herstellung weiterer Verbindungen der beiderseitigen Eisenbahnen — zwischen Bruchsal und Germersheim, Seckach bezw. Osterburken und Miltenberg und zwischen Wertheim und Lohr.

Die Bruchsal-Germersheimer Bahn war aus strategischen Gründen schon mehrfach zwischen beiden Regierungen zur Sprache gekommen. Baden hatte sich jedoch bisher nur zur Herstellung einer im Notfalle zu überschienenden Landstraße verbindlich gemacht — und bei Ausbruch des deutsch-französischen Krieges mußte in der Tat auf dieser Straße schnell eine Bahn für militärische Zwecke hergestellt werden*) —, weil es von einer dem allgemeinen Verkehre dienenden Bahn mit einem neuen Rheinübergang eine wesentliche Benachteiligung seines Verkehrs auf der Linie Mühlacker-Pforzheim-Maxau befürchtete, umsomehr, als die Bahn von Mühlacker nach Bruchsal sich noch in den Händen der württembergischen Regierung befand.

Im natürlichen Gange der Entwickelung wurde aber die Bahn immer notwendiger und auch die politische Neugestaltung und die dadurch hervorgerufenen Veränderungen in den Verkehrsbeziehungen machten sie zu einem Bedürfnis, das Befriedigung erheischte. Die badische Regierung durfte sich ihr nicht mehr hindernd in den Weg stellen und gab daher den Widerstand, den sie den Wünschen Bayerns in dieser Richtung bisher entgegengesetzt hatte, auf. Um aber eine Benachteiligung der Linie Pforzheim-Maxau-Winden, welche bisher den Verkehr Badens mit dem Saargebiet vermittelt hatte, nach Möglichkeit einzuschränken, erklärte sich die bayrische Regierung in dem Vertrage gleichzeitig zur Fortsetzung der Bahn Winden-Bergzabern bis an die Bahn von Landau nach Zweibrücken bereit, wodurch die bisherige Verbindung eine namhafte Abkürzung erfuhr.

Die Bahn von Osterburken-Seckach nach Miltenberg sollte eine Verbindung des Maintals mit dem mittleren Neckar herstellen und einem beträchtlichen Teile des Odenwaldes den Eisenbahnverkehr zugängig machen. Eine erhöhte Bedeutung versprach ihr die im bayrischen Eisenbahngesetze zum Bau bestimmte Bahn von Miltenberg nach Aschaffenburg.

Die Bahn von Wertheim nach Lohr endlich war als nördliche Fort-

*) Die einspurige Militärbahn von Bruchsal bis zum Brückenkopf bei Germersheim wurde von der Bauverwaltung in 12 Tagen erbaut und am 4. August 1870 eröffnet. (Baer, Chronik . . ., S. 52).

Digitized by Google

setzung der Taubertalbahn für deren gedeihliche Entwickelung eine Notwendigkeit. Sie brachte die Taubertal- und die Odenwaldbahn in Verbindung mit der bayrischen Spessartbahn, der Fulda-Bebraer und der Thüringer Bahn.

Für den Bau dieser neuen Bahnen wurde der Grundsatz angenommen, daß jeder Staat die in seinem Gebiete gelegenen Bahnteile auf seine Kosten herstelle. Sowohl die Rheinbrücke bei Speyer als die Mainbrücke bei Wertheim übernahm jedoch Bayern, allein zu bauen.

Die Baufristen der einzelnen Bahnen wurden verschieden bemessen. Die Bruchsal-Germersheimer Bahn, deren Anlage keine besonderen Schwierigkeiten bot, sollte binnen zwei, die mit schwierigeren technischen Aufgaben verbundene Fortführung der Winden-Bergzaberner Bahn binnen fünf Jahren hergestellt werden. Für die beiden Mainbahnen wurde eine zehnjährige Frist festgesetzt, weil Bayern sich mit der Durchführung seines Eisenbahnprogramms bis zum Jahre 1877 voll in Anspruch genommen erklärte.

Betreffs des Betriebes wurde vereinbart, daß Miltenberg und Wertheim Wechselstationen würden und die badische Bahnverwaltung den alleinigen Betrieb der Seckach-Miltenberger Bahn, die bayerische Verwaltung den der Lohr-Wertheimer übernähme. Die Strecke von der Landesgrenze bis zur fremden Wechselstation war der betreibenden Verwaltung gegen eine Vergütung von 4½ Prozent des Anlagekapitals zu überlassen.

Auf der Heidelberg-Speyrer und der Bruchsal-Germersheimer Bahn sollte Baden der Betrieb bis zur Landesgrenze bezw. bis zur Brücke bei Speyer zustehen und der Rhein an beiden Stellen auf Schiffsbrücken passiert werden, wodurch ein Maschinenwechsel bedingt wurde. Der Betrieb der Speyrer Brücke sollte bis auf weiteres der Pfälzischen Ludwigsbahn übertragen werden. —

Baden hatte die Verhandlungen anfänglich auch auf eine seit Jahren ersehnte Bahn von Wertheim nach Miltenberg (-Aschaffenburg-Frankfurt) erstrecken wollen. Bayern hatte dieses Projekt jedoch entschieden abgelehnt. —

Da der Vertrag im wesentlichen nur die Erfüllung gehegter Wünsche brachte, so wurde er von den Ständen ohne Ausstellung genehmigt*).

Daneben wurde der Regierung wieder die Ermächtigung zur Konzessionierung einer ganzen Reihe von Privatbahnen erteilt.

Schon als es sich um den Bau der unteren Wiesentalbahn von Basel

---

*) Publiziert im Ges.- u. V.-Bl. 1872 S. 176. Zu vgl. im übrigen: Vh. 1871—72, II., 4. B.-H. S. 182, 6. B.-H. S. 55, P.-H. S. 66, I., B.-H. S. 69, P.-H. S. 85.

Digitized by Google

nach Schopfheim handelte, waren von den Bewohnern des oberen Wiesentals Anstrengungen gemacht worden, die Bahn auch in ihren Bezirk fortgesetzt zu sehen, der wegen seiner außerordentlich ausgedehnten Fabrik- und Hausindustrie des erleichterten Verkehres mit dem oberen Wiesentale und der Rheinebene bedurfte. Es gelang aber weder, das damalige „Gründungskomitee" zur Fortsetzung der Wiesentalbahn bis Zell zu bewegen — es erklärte, die dafür erforderlichen Mittel nicht aufbringen zu können —, noch eine andere Gesellschaft für den Bau zu bilden. Alles was damals erfolgen konnte, war daher, daß die Bestimmungen für die Basel-Schopfheimer Bahn gesetzlich auch auf die etwaige Verlängerung nach Zell ausgedehnt wurden. Der Wiesentalbahngesellschaft wurde gleichzeitig bei sonst gleichen Bedingungen der Vorzug vor anderen Bewerbern eingeräumt.

Nachdem die Gesellschaft im Laufe der Jahre mehrmals vergeblich veranlaßt worden war, von ihrem Vorzugsrechte Gebrauch zu machen, nahmen die Interessenten ihre Angelegenheit selbst in die Hand. Es bildete sich aus Gemeinden und Industriellen des oberen Wiesentals ein Komitee, dem es gelang, die auf 300—350 000 Gulden veranschlagten Kosten der 7,3 Kilometer langen Bahn bis Zell unter der Bedingung zusammenzubringen, daß die Regierung eine gewisse Zinsgarantie übernähme. Da neben den wirtschaftlichen Vorteilen für das obere Wiesental auch nicht unbedeutende finanzielle für die Staatsbahn in Aussicht standen, so erklärte die Regierung, nachdem sie mehrere andere Vorschläge als unannehmbar abgelehnt hatte, sich bereit, den Betrieb gegen 50 Proz. der Roheinnahme zu übernehmen und den Unternehmern aus deren 50 Prozent Anteil auf die Dauer von zwanzig Jahren eine 4prozentige Rente zu garantieren. Hierdurch etwa verursachte Staatszuschüsse sollten aber zurückgezahlt werden, sobald der Anteil der Unternehmer 5 Prozent ihres Anlagekapitals überstieg.

Die Garantiebewilligung machte eine Gesetzesvorlage an die Ständeversammlung nötig. Letztere gab ihre Zustimmung umso eher, als auf Grund der Verkehrsverhältnisse auf der Basel-Schopfheimer Bahn und des Bauanschlags eine Inanspruchnahme der Staatskasse nicht befürchtet wurde und auch die Betriebsentschädigung infolge der Verwendung des Personals und Materials der unteren Wiesentalbahn noch Ueberschüsse erwarten ließ. Um aber die Gefahr der Zubuße durch Erhöhung des veranschlagten Bauaufwands auszuschließen, beschränkten die Kammern die Garantie auf ein Anlagekapital von 350 000 Gulden*).

Am 13. November 1872 wurde dem „Gründungskomitee für die

*) Vgl. Vh. 1871—72, II., 4. B.-H. S. 203, 6. B.-H. S. 81, P.-H. S. 96, I., B.-H. S. 142, P.-H. S. 109.

Digitized by Google

Fortsetzung der Wiesentalbahn von Schopfheim nach Zell" die Konzession erteilt*).

Ein zweites Projekt bezweckte die Anlage einer Eisenbahn im Elztale. Nachdem die zahlreichen Petitionen um Erbauung einer Elztal-Schwarzwaldbahn infolge der Wahl der Triberger Linie ergebnislos geblieben waren, hatte die aufblühende Stadt Waldkirch, die den Verkehr des an Bodenprodukten wie Industrieerzeugnissen reichen Elztalbezirks mit dem Breisgau vermittelte, sich entschlossen, auf eigene Kosten eine Zweigbahn nach der Staatsbahnstation Denzlingen herzustellen, und im Oktober 1871 bei der Regierung um die Konzession nachgesucht. Sie veranschlagte die Kosten der 7,1 Kilometer langen Bahn auf rund 300 000 Gulden.

Das Unternehmen verdiente Förderung und Unterstützung umsomehr, als es den Anfang zu einem größeren in das obere Elztal führenden Schienenwege darstellte, der für die wirtschaftlichen Interessen der dortigen Gegend von großem Werte sein mußte. Obgleich die von ihr vorgenommenen Ertragsberechnungen keinen hohen Ueberschuß über die Betriebskosten ergaben, bot daher die Regierung der Stadt an, den Betrieb gegen eine Entschädigung von 60 Prozent der Bruttoeinnahme zu übernehmen. Bei einem mutmaßlichen Rohertrage von 30 000 Gulden blieben so der Eigentümerin 12 000 Gulden oder 4 Prozent des mutmaßlichen Baukapitals, während die Staatsbahnverwaltung in den ihr zufließenden 18 000 Gulden ca. 7000 Gulden weniger als die geschätzten Betriebskosten erhielt. Für den Fall, daß letztere doch weniger als jene 60% ausmachen würden, sollte aus dem Ueberschusse die Rente des Unternehmers auf 4½ Prozent des Anlagekapitals ergänzt werden; der etwaige Rest verblieb dem Staate. In dem Wunsche nach möglichster Vermehrung der Seitenbahnen gaben die Stände wie immer ihre Zustimmung**). Auf Grund des desfallsigen Gesetzes vom 30. März 1872***) erhielt am 29. August die Stadt Waldkirch die definitive Konzession†).

Auch das dritte Projekt gehörte dem südlichen Baden an.

Die Verkehrsbeziehungen mit dem neuen Reichslande erforderten weitere Eisenbahnverbindungen. Solche wurden bereits seit einiger Zeit bei Breisach und Leopoldshöhe angestrebt, doch waren die Verhandlungen darüber noch nicht abgeschlossen. Eine dritte Verbindung hatte nun eine Petition von 34 Gemeinden des badischen Oberlandes in einer Eisenbahn

*) „Bekanntmachung" und Konzession im Ges.- u. V.-Bl. 1872 S. 368.

**) Vgl. Vh. 1871—72, II., 4. B.-H. S. 459, 6. B.-H. S. 105, P.-H. S. 105, I., B.-H. S. 161, P.-H. S. 120.

***) Ges.- u. V.-Bl. 1872 S. 201.

†) Staatsanzeiger 1872 S. 32.

Digitized by Google

von Müllheim nach Neuenburg und deren westlicher Fortsetzung nach Mülhausen zum Ziele.

Mülhausen und seine mit Fabriken übersäte Umgebung mit dem Müllheimer Bezirke, aus dem vornehmlich es seinen Bedarf an Wein, Lebensmitteln und Holz bezog, und dadurch mit den westrheinischen Bahnen in Verbindung zu bringen, erschien nach der Wiedergewinnung des Elsaß allerdings als eine Notwendigkeit. Wenn die Regierung trotzdem einem Konzessionsgesuche der Gemeinderäte von Müllheim, Auggen und Neuenburg nicht ohne weiteres zustimmte, so lag dies an der Befürchtung, daß die Rheinübergänge bei Breisach und Leopoldshöhe, denen sie für den allgemeinen Verkehr eine größere Bedeutung beimaß, weniger bald zustande kommen könnten, wenn die Müllheim-Mülhauser Bahn sogleich genehmigt würde. Der eingebrachte Gesetzentwurf sprach daher die Konzessionierung nur der Strecke Müllheim-Neuenburg an die Stadt Müllheim aus. Die Bahn sollte aber bis an die Landesgrenze fortgesetzt werden dürfen, sobald die beiden anderen Verbindungen gesichert waren. Für die Führung des Betriebs bedingte sich die Staatsbahnverwaltung den Ersatz der entstehenden Kosten aus*).

Zur Erteilung der im Gesetze vom 30. Mai 1872**) genehmigten Konzession ist es infolge einer bald darauf erfolgten Vereinbarung mit der Reichsregierung und dadurch bewirkten anderweitigen Regelung nicht gekommen***).

Das letzte und wichtigste der vier Privatbahngesetze des Landtages 1871—72 führt in die nördliche Hälfte des Landes.

Es wurde als eine merkliche Lücke im badischen Eisenbahnnetze empfunden, daß die Gemeinden des bevölkerten und fruchtbaren Kraich- und Elsenzganes vom allgemeinen Verkehre fast völlig abgeschnitten waren. War ihr Bezirk auch von dem großen Eisenbahnviereck Heidelberg-Bruchsal-Bietigheim-Jagstfeld umschlossen, so fehlte es doch an einem Schienenwege, welcher die von diesen Bahnen allzuweit entfernt liegenden bedeutenderen Orte durch eine diagonale Linie miteinander verband und insbesondere das Verkehrsbedürfnis zwischen Nordost und Südwest befriedigte. Wiederholt waren daher die Gemeinden jener Gegend, unter ihnen vor allem die Stadt Eppingen, bei Regierung und Ständen vorstellig geworden. Um ihren Wünschen mehr Nachdruck zu verleihen, hatten sie selbst genaue Untersuchungen vornehmen lassen, auf Grund welcher sie um die Herstellung einer Staatsbahn von Durlach (Berghausen) über Bretten und Eppingen in die Meckesheim-Jagstfelder Bahn

*) Vgl. Vh. 1871—72, II., 4. B.-H. S. 499, 6. B.-H. S. 121, P.-H. S. 130, I., B.-H. S. 209, P.-H. S. 127.

**) Ges.- u. V.-Bl. 1872 S. 20.

***) Vgl. w. u. S. 162.

Digitized by Google

baten. Auch die Stände hatten noch vor Ausbruch des deutsch-französischen Krieges eine direkte Verbindung Karlsruhe-Eppingen-Heilbronn als für die Vervollständigung des badischen Eisenbahnnetzes in seinen großen Linien sehr wünschenswert empfohlen.

Nachdem eine auf Veranlassung der Städte Karlsruhe, Bretten und Eppingen im Verein mit den württembergischen Gemeinden Heilbronn und Schwaigern von Baden bei der württembergischen Regierung gestellte Anfrage, gemeinsames Vorgehen bei Verleihung einer Konzession zur Anlage der Heilbronn-Karlsruher Bahn betreffend, im allgemeinen zustimmend beantwortet war, erklärte sich die Stadt Karlsruhe zwecks schnellerer Verwirklichung der langersehnten Verbindung selbst zur Uebernahme des Baues bereit. Ihr Konzessionsgesuch enthielt den Wunsch, daß die Regierung hinsichtlich einer Bahn von Durlach über Eppingen entweder bis zur Grenze in der Richtung auf Heilbronn oder bis in die Meckesheim-Jagstfelder Bahn mit der Stadt in ein gleiches Verhältnis treten möchte, wie dies bei der Karlsruhe-Mannheimer Bahn mit Mannheim geschehen war.

Da die projektierte Bahn für die lokalen Interessen des von ihr durchschnittenen Bezirks zweifellos von wesentlichem Interesse war, da ferner eine direktere Verbindung Heilbronns, des württembergischen Hauptha ndelsplatzes und Eisenbahnknotenpunktes, mit Karlsruhe — wodurch auch die alte Handelsstraße Nürnberg-Heilbronn-Baden-Karlsruhe-Straßburg wieder hergestellt wurde — einem entschiedenen Bedürfnisse des allgemeinen Verkehrs Rechnung trug, so war sie wohl der Unterstützung der badischen und württembergischen Regierung wert. Für erstere kam noch in Betracht, daß die Bahn die befürchtete schädliche Einwirkung der Bruchsal-Germersheimer Bahn abzuschwächen geeignet war. Dem nördlichen Württemberg eröffnete sie einen kürzeren Weg in das Saarkohlenbecken.

Nach den bisher von der Regierung befolgten Prinzipien qualifizierte sich die Bahn zum Bau als Staatsbahn. Da die Regierung aber in Hinsicht auf die damaligen umfangreichen Bahnbauten sich zu einer baldigen Ausführung auf Staatskosten nicht entschließen konnte, so nahm sie den Vorschlag der Stadt Karlsruhe an. Es wurde ausgemacht, daß letztere die Bahn, deren Richtung und Steigungsverhältnisse mit Rücksicht auf einen möglichst vorteilhaften Betrieb und tunlichste Abkürzung der Bahnlinie gewählt werden sollten, baue und sie der Staatsbahnverwaltung zum unbeschränkten Betriebe überlasse. Als Entschädigung sollte die Stadt einen jährlichen Pachtzins von 4½ Prozent des Anlagekapitals — die Regierung schätzte den Reinertrag der Bahn je nach der Höhe des Baukapitals auf ca. 5 bis 6 Prozent — erhalten. Nach Ablauf des zehnten Betriebsjahres sollte die Abtragung des Kapitals nach einem noch zu

Digitized by Google

vereinbarenden Tilgungsplane begonnen und in spätestens 50 Jahren beendet werden. Der Regierung wurde dabei das Recht eingeräumt, nach halbjähriger Kündigung auch größere Beträge bezw. das gesamte Kapital auf einmal zurückzuzahlen. Die übrigen Bestimmungen entsprachen denen für die Rheintalbahn.

Die Stände hatten sich, wie erwähnt, bereits früher für die Bahn, deren Bedeutung durch den Wegfall der Zollschranken zwischen Baden und Elsaß-Lothringen eher noch gestiegen war, ausgesprochen. Um die Unternehmerin zur tunlichsten Wirtschaftlichkeit beim Bau anzuhalten, schrieben sie noch vor, daß das Anlagekapital auf eine mäßige Bausch-Summe festzusetzen wäre, sobald das Projekt in allen seinen Teilen durch Pläne und Kostenanschläge genau bestimmt sei. Diese Vorschrift durfte als eine durchaus angebrachte bezeichnet werden, da sie den den badischen Privatbahnen in höherem oder geringerem Maße eigenen Vorzug des billigern Baues gewissermaßen garantierte, während die Stipulation der Vorlage das Gegenteil auf Kosten des Staats zum mindesten ermöglichte. Der Entwurf hatte ferner bestimmt, daß, falls wider Erwarten die württembergische Regierung die Fortsetzung der Bahn nach Heilbronn nicht fördern würde, der Anschluß bei einer Station der Meckesheim-Jagstfelder oder der Odenwaldbahn vorzunehmen sei. Diese Eventualität wurde von einem Spezialgesetze abhängig gemacht, da die für die Bahn geltend gemachten Gründe im wesentlichen auf einer direkten Verbindung mit Heilbronn basierten.

Die dergestalt abgeänderte Regierungsvorlage wurde als Gesetz vom 30. März 1872*) verabschiedet**). Da die Verhandlungen über die württembergischen Bahnanschlüsse bei Bretten und Eppingen sich einige Zeit hinauszogen und bei der alsdann eingetretenen Ungunst der Zeiten nicht leicht ein genügende Garantien bietender Bauunternehmer zu finden war, hat die Gemeinde Karlsruhe erst 4½ Jahre später, am 15. November 1876, die Konzession erhalten***). Zur Aufbringung der Kosten nahm sie im selben Jahre eine 4½prozentige Anleihe im Betrage von 12 Mill. Mark auf. Die Bauausführung bis Eppingen mit Anschluß des zukünftigen Wechselbahnhofs Bretten übertrug sie auf Grund eines Vertrages vom 27. November 1876 den Unternehmern Ph. Holzmann & Cie. in Frankfurt a. M., „in Generalentreprise"†).

Zu erwähnen ist aus der Ständeversammlung von 1871—72 an letzter Stelle noch ein Staatsbahnprojekt.

*) Ges.- u. V.-Bl. 1872 S. 204.

**) Vh. 1871—72, II., 4. B.-H. S. 451, 6. B.-H. S. 115, I., B.-H. S. 178, P.-H. S. 123.

***) Ges.- u. V.-Bl. 1876 S. 329.

†) Vgl. „Jahresbericht" 1876 S. 15.

Digitized by Google

Um für die im Bau begriffenen Bahnen Pfullendorf-Schwackenreuthe, Meßkirch-Mengen, Hausach-Villingen und Oberlauchringen-Donaueschingen, überhaupt den ganzen Bahnkomplex im Donaugebiet von Ulm aufwärts bis zur Wasserscheide zwischen Donau und Rhein ein Verbindungsglied zu schaffen, welches den Weg für den großen Verkehr nach den verschiedenen Richtungen abkürzt, wurde anläßlich einer Petition der Stadt Pfullendorf von der Eisenbahnkommission die Fortsetzung der Bahn Pfullendorf-Schwackenreuthe nach Hattingen empfohlen. Da diese Bahn auch nach den Gutachten der Bau- und der Betriebsverwaltung den Interessen des allgemeinen Verkehrs wie denen Badens am besten entsprach, so wurde sie in einem Gesetze vom 30. März 1872*) zur Ausführung bestimmt. Die Regierung wurde ermächtigt, die Bauarbeiten beginnen zu lassen, sobald sie dies anzuordnen für gut fände, „um kostbare Zeit für die rasche Fertigstellung dieser wichtigen Bahnverbindung zu gewinnen**).

Es hat auch eine genaue Ausarbeitung von Detailprojekten, Stationsplänen u. s. w. stattgefunden. Die Bahn sollte eine Länge von 25,56 Kilometern mit einem Tunnel zwischen Hattingen und Biesendorf von 1140 Metern Länge erhalten und 7 658 000 Mk. (d. i. 293 184 Mk. pro Kilometer) kosten. Aus bald zu besprechenden Gründen ist es jedoch nicht zum Bau der Bahn gekommen; sie ist bis auf den heutigen Tag unausgeführt geblieben***).

Zur Eröffnung gelangt waren in dieser Zeit die 62 Kilometer lange Rheinbahn am 4. August 1870 — sie ging gemäß der besprochenen Abmachung sofort in das Eigentum des Staats über — und am 16. September 1871 die Bahn von Freiburg nach Breisach. Diese zweigt im Bahnhofe zu Freiburg von der Staatsbahn ab und ist 22,44 Kilometer lang. Den Bau führte die Stadt Freiburg in eigener Regie aus. An größeren Bauwerken verdient die Dreisambrücke bei Hugstätten Erwähnung.

Die Baukosten beliefen sich auf 930 000 fl. (Mk. 1 594 000) und wurden durch eine 4½prozentige Anleihe der Stadt Freiburg unter Mitbeteiligung von Breisach aufgebracht†).

Von den zur Ausführung bestimmten Bahnen machten die Neckargemünd-Eberbacher, die Durlach-Heilbronner und die Mannheim-Wormser Vereinbarungen mit den beteiligten Staaten nötig. Diese Ab-

*) Ges.- u. V.-Bl. 1872 S. 200.

**) Vh. 1871—72, II., 4. V.-H. S. 491, 6. V.-H. S. 242, P.-H. S. 123, I., V.-H. S. 182, P.-H. S. 123.

***) Zu vgl. „Jahresbericht" 1876 S. 17.

†) Vgl. Jahresber. des Handelsmin. 1873 2. Teil S. 52, auch A. v. Mayer a. a. O. S. 317.

Digitized by Google

machungen erfolgten in den Staatsverträgen vom 29. Dezember 1873 und 19. Februar 1874 mit Württemberg bezw. Hessen*), welche gleichzeitig auch die Herstellung einiger neuer Bahnen regelten.

Beide Verträge stehen in engem innerem Zusammenhange. Durch den Vertrag mit Württemberg verpflichtete sich Baden zum Bau einer Bahn von Eberbach über Neckarelz nach Jagstfeld und von Hausach nach Schiltach, während Württemberg letztere nach Freudenstadt und die Durlach-Eppinger nach Heilbronn fortzuführen übernahm. Hessen gegenüber machte sich Baden zum Bau der Bahn Neckargemünd-Eberbach verbindlich; ersterer Staat hingegen hatte die Mannheim-Lampertheim-Wormser Bahn mit direktem Anschluß an die Riedbahn (Mainz-Worms) und eine Bahn von Erbach nach Eberbach herzustellen.

Die Bahn von Neckargemünd war, wie schon erwähnt, ebenso wie die von Mannheim nach Worms bereits durch Gesetz vom 30. April 1870 beschlossen worden. Der Ausbruch des Krieges und sodann die Langwierigkeit der Verhandlungen mit Hessen, dessen Zustimmung wegen der Berührung seines Gebietes erforderlich war, hatten es jedoch noch nicht zur Aufnahme der Bauarbeiten kommen lassen. Hessen wie Württemberg hatten dann das Zustandekommen der von Baden erstrebten Bahnverbindung von der Herstellung der Eberbach-Neckarelzer Linie abhängig gemacht. Diese war mit ihren Fortsetzungen nach Norden und Süden als hessisch-württembergische Linie in frühern Jahren von Baden, wie weiter oben dargelegt, gefürchtet und bekämpft worden. Tatsächlich gereichte sie auch den hessischen und württembergischen Bahnen weit mehr zum Vorteile als den badischen, da sie diesen und der Main-Neckarbahn eine nicht unbedeutende Konkurrenz zu machen versprach. Sie bildete aber die naturgemäße Fortsetzung der Bahn von Heidelberg und Erbach nach Eberbach; sie war geeignet, neben dem allgemeinen Verkehre auch die wirtschaftlichen Interessen des Neckartales in ausgiebigem Maße zu fördern, und schließlich sicherte sie auch Baden, das ja den Betrieb der ganzen Neckarbahn von Heidelberg bis Jagstfeld nunmehr in der Hand behielt, einen genügenden Einfluß auf den Verkehr.

Hessen und Württemberg hatten es übrigens nicht unversucht gelassen, den Betrieb ausschließlich in ihre Hände zu bringen. Württemberg hatte als Kompensation Baden den Betrieb der ganzen Heidelberg-Meckesheim-Heilbronner Bahn — eine recht schwache Kompensation — überlassen wollen. Die berührten Verhältnisse lassen es aber erklärlich erscheinen, daß Baden auf den Vorschlag nicht einging.

Hessen beteiligte sich am Bau der Neckarbahn mit einem Kapital von

*) Ges.- u. V.-Bl. 1875 S. 199 bezw. 212.

Digitized by Google

2,5 Millionen Gulden, das Baden in den ersten 10 Jahren mit 3 Prozent, nachdem mit 4 Prozent zu verzinsen hatte.

Für die Bahnen von Eberbach nach Erbach und von Mannheim nach Worms (Biblis) behielt sich Hessen die Ueberlassung des Baues und Betriebes an die Hessische Ludwigsbahngesellschaft vor.

Neben der Eppingen-Heilbronner Bahn wurde Württemberg eine zweite Verbindung von Heilbronn mit Bretten, durch das Zabergäu, zugestanden. Diese rechtfertigte sich durch das besondere Landesinteresse Württembergs, da sie im Gegensatz zu der Eppinger Bahn vornehmlich württembergisches Gebiet durchschnitt; für den allgemeinen Verkehr wäre sie wohl überflüssig gewesen. Ungünstige Bau- und Betriebsverhältnisse verhinderten zudem eine wirksame Konkurrenz mit der Eppinger Bahn und bewirkten wohl auch, daß die Bahn damals nicht zur Ausführung gekommen ist*).

Zu diesen Bahnen, die mehr oder minder schon früher die Stände beschäftigt hatten, trat neu die Linie Hausach-Schiltach-Freudenstadt, welche den Bewohnern des badischen und württembergischen oberen Kinzigtales und Schwarzwaldes die seit langem gewünschte Verbindung mit dem Rheine auf der einen, den württembergischen Bahnen auf der andern Seite gewähren sollte.

Bei den Verhandlungen mit Württemberg erfuhr auch die Frist für die Anlage der Bodenseebahn, welche in dem Staatsvertrage vom 18. Februar 1865 auf 12 Jahre nach der Sicherstellung der Linie Friedrichshafen-Lindau bemessen worden war, eine Abänderung dahin, daß die Bodenseebahn ohne Rücksicht auf das Zustandekommen jener Linie binnen acht Jahren nach den Bestimmungen des alten Vertrages hergestellt werden sollte. Damit die württembergische Regierung bei dem bevorstehenden Umbau des Bahnhofs in Friedrichshafen auf die zweckmäßige Einmündung der Bodenseebahn Rücksicht nehmen könnte, sollte aber Baden innerhalb Jahresfrist erklären, ob es die Bahn nach Immenstaad oder Markdorf führen würde.

Württemberg wurde ferner noch die Befugnis gegeben, eine Bahn von Sigmaringen durch das Donautal nach Tuttlingen zu führen. Dieses Recht sollte, ebenso bei der Zabergäubahn, in fünfzehn Jahren erlöschen.

Die Baufristen der Pflichtbahnen wurden unter Berücksichtigung ihrer Ausdehnung und der Terrainverhältnisse, sowie mit Rücksicht auf die für die Herstellung der Anschlußbahnen erforderliche Zeit bemessen. Von der hessischen Regierung wurde der Bau der Neckarbahn in möglichst kurzer Frist zur Bedingung gemacht. Man verständigte sich schließlich

*) Erst in neuerer Zeit ist ein Teil als Lokalbahn gebaut worden.

Digitized by Google

auf die Zeit von vier Jahren. Da diese knappe Bemessung mit einem Mehraufwande und sonstigen Unzuträglichkeiten verbunden war, erklärte sich Hessen zur Leistung einer Aversalvergütung von 100 000 fl. bereit. Die Bahn von Heilbronn nach Eppingen war binnen fünf, die von Hausach nach Freudenstadt binnen zehn Jahren betriebsfertig herzustellen.

Im übrigen wurden betreffs des Baues und Betriebes der Bahnen und des Rückkaufs der im je eigenen Gebiete gelegenen, aber vom fremden Staate gebauten Strecken ähnliche Bestimmungen wie in den früheren Verträgen zwischen diesen Staaten getroffen. Der Rückkauf sollte aber nicht vor Ablauf von fünfundzwanzig Betriebsjahren stattfinden und eine Verständigung über die künftigen Wechselstationen vorausgehen. In Bezug auf die Wechselstationen Eberbach und Mannheim wurde vereinbart, daß sie von Baden auf alleinige Kosten herzustellen seien, die hessische Verwaltung aber für die Mitbenutzung und -Unterhaltung einen jährlichen Beitrag zu zahlen habe. Hinsichtlich der Wechselstationen für die badisch-württembergischen Verbindungen wurde festgesetzt, daß alle Einrichtungen zur gemeinschaftlichen Benutzung auch wie bisher auf gemeinschaftliche Kosten hergestellt würden.

Bei der Bedeutung von Heilbronn wäre es wohl erwünscht gewesen, wenn dieses an Stelle von Jagstfeld und Eppingen zur Wechselstation bestimmt und der Betrieb bis Heilbronn Baden überlassen worden wäre. Ein dahingehender Antrag Badens wurde aber von Württemberg abgelehnt, was allerdings begreiflich zu finden ist. Die Bestimmung, daß ein Wagenwechsel in Eppingen und Jagstfeld tunlichst vermieden werden sollte, ließ zudem erwarten, daß jener Mangel sich in der Praxis wenig fühlbar machen würde*).

Nachdem die Stände die Verträge genehmigt hatten, wurde mit Konzessionsurkunde vom 3. August 1875 der Bau und Betrieb der Bahnen von Erbach nach Eberbach und von Mannheim nach Worms auf badischem Gebiete der Hessischen Ludwigsbahn-Gesellschaft übertragen**).

Zwischen den drei großen Verkehrswegen, welche das Stromtal des Rheins parallel durchziehen — dem Rhein und den Hauptbahnen zu beiden Seiten — bestanden noch im Jahre 1874 nur drei Verbindungsglieder, die Eisenbahnbrücken bei Straßburg-Kehl, Maxau und Mannheim. Die direkte Verbindung mit Elsaß-Lothringen geschah einzig durch die Kehl-Straßburger, welche dem stetig sich steigernden Verkehrsbedürfnisse längst nicht mehr allein genügen konnte. Seit Jahren waren daher Bestrebungen nach weiteren Zwischenmaschen in den beiderseitigen

*) Vgl. Vh. 1873—74, II., 4. B.-H., 6. B.-H., P.-H. I., B.-H., P.-H.
**) Ges.- u. V.-Bl. 1875 S. 409.

Digitized by Google

Eisenbahnnetzen im Gange. Im Baubudget für 1868—69 war erstmals eine Verbindung zwischen Leopoldshöhe und St. Ludwig bei Basel in Aussicht genommen. Nach längeren Verhandlungen wurde ein dahinzielendes Uebereinkommen mit der Französischen Ostbahn getroffen und zu dessen Vollziehung ein Vertrag mit Frankreich vorbereitet. Dieser lag im Juni 1870 den Gesandten beider Staaten zur Unterzeichnung vor, als der Krieg ausbrach. Sobald die nach seiner glorreichen Beendigung eingetretenen politischen Veränderungen es gestatteten, leitete Baden Verhandlungen mit dem Reichskanzleramt ein, die nach Erledigung technischer Untersuchungen zu dem Straßburger Vertrage vom 13. Mai 1874 führten*). Derselbe bestimmte, daß zwischen Leopoldshöhe und St. Ludwig, Müllheim und Mülhausen und zwischen Breisach und Colmar neue Verbindungsbahnen hergestellt würden, welche den Rhein bei Hüningen, Neuenburg und Breisach auf festen Brücken überschreiten sollten. Jede der beiden Regierungen übernahm die Herstellung der in ihr Gebiet fallenden Strecken und die an den bestehenden Einmündungsstationen erforderlich werdenden Aenderungen bezw. Erweiterungen. Die Rheinbrücken sollten gemeinschaftlich hergestellt und die Kosten von beiden Teilen gleichmäßig getragen werden.

Letztere Bestimmung hatte die Verhandlungen längere Zeit hingezogen. Das Reich forderte den Bau sehr solid konstruierter und in jeder Beziehung den militärischen Anforderungen entsprechender Brücken, wie z. B. den fortifikatorischen Ausbau der Brückenköpfe und die Anlage von Uferbefestigungen. Baden war nun der Ansicht, daß das Reich einen Teil dieses erhöhten Aufwandes aus seinen Mitteln zu bestreiten habe, da den Verkehrsbedürfnissen mit Brücken geringerer Konstruktion genügt würde. Das Reich ging darauf aber nicht ein, um keinen Präzedenzfall zu schaffen**), und so stand Baden schließlich von seinem Verlangen ab.

Baden behielt sich das Recht vor, den Städten Freiburg und Breisach als Eigentümerinnen der Freiburg-Breisacher Bahn die Weiterführung dieser bis zur Rheinbrücke zu übertragen. Jeder Teil sollte Eigentümer der von ihm hergestellten Bahnstrecken und der an sein Ufer anstoßenden Brückenhälften werden. Um den Wechsel von Maschinen und Wagen tunlichst zu vermeiden, wurde jedoch bestimmt, daß der Betrieb je von der Ausgangs- bis zur Endstation von einer Verwaltung besorgt werde, und zwar sollte jede je zwei der nunmehr auf vier gebrachten Verbindungen betreiben. Die näheren Modalitäten wurden besonderer Vereinbarung

*) Ges.- u. V.-Bl. 1874 S. 433.

**) Es waren damals Verhandlungen mit verschiedenen Eisenbahnverwaltungen wegen einer ganzen Anzahl weiterer Rheinbrücken, bei Wesel, Rheinhausen, Köln, Lahnstein, Bingen und Mainz, im Gange.

Digitized by Google

vorbehalten. Bis zum 1. Mai bezw. 1. September 1877 sollten die neuen Bahnen vollendet und dem Verkehre übergeben werden.

War die Notwendigkeit dieser Eisenbahnverbindungen schon vor der Wiedervereinigung des Elsaß mit dem Reiche anerkannt, so mußte sie jetzt in politischer wie volkswirtschaftlicher Beziehung nur noch dringender empfunden werden — in ersterer zwecks Festhaltung des Reichslandes und Kräftigung des Gefühls seiner Zusammengehörigkeit mit dem Reiche, in letzterer zur Pflege und Stärkung der Gemeinsamkeit der wirtschaftlichen Interessen. Die Stände gaben dem durch einmütige Zustimmung zu den Verträgen Ausdruck.

Die nächste Folge des Vertrages war eine Aenderung der gesetzlichen Bestimmungen über die Bahn von Müllheim nach Neuenburg. Zufolge Reichsgesetzes vom 18. Juni 1873 waren der Verwaltung der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen die Mittel zur Herstellung der linksrheinischen Strecke Mülhausen-Rheinmitte bewilligt worden. Da es nicht zweckmäßig erschien, das kurze Zwischenglied Rheinmitte-Müllheim an eine dritte Verwaltung zu überlassen, so entschloß sich die Regierung im Einverständnis mit den Kammern, die Linie als Staatsbahn auszubauen.

Auch in den Verhältnissen der Freiburg-Breisacher Bahn trat eine Aenderung ein.

Das Gesetz vom 11. Februar 1868 hatte die Regierung ermächtigt, den konzessionierten Städten Freiburg und Breisach auch die Konzession zur Fortsetzung der Bahn bis zur Landesgrenze, der Rheinmitte, zu erteilen, und die Regierung hatte dies, wie erwähnt, im Vertrage mit der Reichsregierung auch vorgesehen. Die beiden Stadtgemeinden trugen aber Bedenken, sich unter den früher festgesetzten Bedingungen auf eine Fortsetzung der Bahn einzulassen. Nach ihrer Ansicht war der Aufwand für die Rheinbrücke gegenüber der aus der Verbindungsbahn zu erwartenden Steigerung des Ertrages ein unverhältnismäßig hoher, betrug doch allein der badische Anteil für bauliche Einrichtungen im Interesse der Landesverteidigung und für Flutöffnungen, also für Zwecke, welche mit dem eigentlichen Eisenbahnbetriebe nichts zu tun hatten, ca. 300 000 Mark. Sie erklärten sich jedoch zum Bau auf ihre Kosten bereit, wenn ihnen die Staatsbahnverwaltung als Entschädigung für die Ueberlassung der Bahn einen jährlichen Pachtzins von 4½ Prozent des auf die gesamte Bahn verwendeten Anlagekapitals zahlen würde. Da es der Regierung zunächst lästig war, die Strecke Breisach-Rheinmitte auf Staatskosten auszuführen, solange die Strecke Freiburg-Breisach sich noch im Eigentum der genannten Städte befand, da ferner das Pachtverhältnis der Staatsbahnverwaltung volle Betriebsfreiheit gab und auch die Forderung keine unbillige war, so ging die Regierung auf das Anerbieten

Digitized by Google

ein. Falls der Reinertrag der Bahn mehr als jene 4½ Prozent ausmachte, sollte der Staat zunächst die von ihm für die Bahn gemachten Aufwendungen mit 4½ Prozent verzinsen; der verbleibende Ueberschuß sollte beiden Teilen je zur Hälfte zufallen. Im übrigen blieben die früheren Abmachungen erhalten*).

Auf Grund des erlassenen bezüglichen Gesetzes vom 28. August 1874**) wurde Freiburg und Breisach am 13. Februar 1875***) die Verlängerung ihrer Bahn bis zur Rheinmitte konzessioniert. Da aber gleichzeitig von der Regierung die künftliche Uebernahme der Freiburg-Breisacher Bahn mit dem Zeitpunkt der Eröffnung der Verbindungsbahn mit den Eigentümerinnen vorläufig vereinbart wurde, so übernahm die Regierung auch schon die Bauausführung der neuen Strecke auf Staatskosten.

Die Strecken Leopoldshöhe-Rhein und Müllheim-Rhein wurden im September 1876 Bauunternehmern zur Ausführung übertragen. Die Herstellung des eisernen Ueberbaues der drei Rheinbrücken bei Hüningen, Neuenburg und Breisach, von welchen derjenige der ersten zwei durch Baden auszuführen war, wurde an den Aktienverein Gutehoffnungshütte zu Oberhausen an der Ruhr vergeben, der gesamte, Baden obliegende Unterbau der Neuenburger Brücke an die Aktiengesellschaft für Eisenbahnindustrie, vormals Harkort in Duisburg, welche auch die Fundierungsarbeiten für die Brücken bei Hüningen und Breisach übernahm†).

Die letzte der in der dritten Periode zur Ausführung gelangten „Seitenbahnen" ist die Renchtalbahn Appenweier-Oppenau.

Lange Jahre hindurch hatten sich die Gemeinden des Renchtals bemüht, eine Eisenbahn zu erhalten. Nachdem ein im Jahre 1864 gestelltes Gesuch, sie als Staatsbahn zu bauen, abgelehnt worden war, ließen die Gemeinden selbst umfassende Vorarbeiten vornehmen. Mehrfache Versuche, das Projekt in die Wirklichkeit umzusetzen, blieben aber erfolglos. Eine größere Anzahl von Gemeinden vereinigte sich darauf gegen Ende der 60er Jahre zur Gründung eines Bezirksverbandes, welcher die Mittel für das Unternehmen aufbringen sollte. Noch vor seiner endgiltigen Konstituierung kam das eingesetzte Komitee im März 1870 um die Konzession für den Bau einer Renchtalbahn ein.

Die Haupterwerbsquelle der Renchtalbewohner waren der Holzhandel und die Holzzubereitung. Ersterer drohte seine Konkurrenzfähig-

*) Vgl. Bh. 1873—74, II., 4. B.-H. S. 563 u. 626, P.-H. S. 147, I., B.-H. S. 375, P.-H. S. 184.

**) Ges.- u. V.-Bl. 1874 S. 440.

***) Ges.- u. V.-Bl. 1875 S. 132.

†) Jahresbericht 1876 S. 9.

Digitized by Google

keit gegenüber dem der Täler der Kinzig, Murg, Enz und Nagold, die neuerdings mit Eisenbahnanlagen bedacht worden waren, zu verlieren. Noch empfindlicher war die im Holzhandel eingetretene Störung für viele Arbeiter, welche mit der Beifuhr des Holzes und dessen Zurichtung in den Sägemühlen beschäftigt waren, da sie nicht leicht eine andere Beschäftigung finden konnten. Das wirtschaftliche Interesse der Renchtalgemeinden machte somit eine Eisenbahn sehr wünschenswert.

Der vorhandene Verkehr schien zudem gute Garantien für die genügende Rentierung einer Bahn zu bieten. Es trug hierzu besonders bei, daß letztere die Fortsetzung der Linie Straßburg-Kehl-Appenweier bildete und dabei das Elsaß das Hauptabsatzgebiet für die Erzeugnisse des Renchtals war. Auch an regem Fremdenverkehr nach den Bädern des Tales fehlte es im Sommer nicht.

Der von der Regierung ausgearbeitete Gesetzentwurf bestimmte hinsichtlich der Vergütung für Betrieb und Verwaltung der Bahn, — die übrigen Bestimmungen gleichen den für die bislang konzessionierten Privatbahnen gegebenen — daß die Staatsbahnverwaltung 55 Prozent der Roheinnahmen beziehen sollte. Reichten diese zur Bestreitung der Kosten nicht aus, so hatte der Unternehmer zur Deckung beizutragen, sofern sein Anlagekapital bereits mit 4 Prozent verzinst war. Ließen jene 55 Prozent Ueberschüsse übrig, so fielen dieselben hingegen dem Unternehmer zu.

Die Eisenbahnkommission des Landtags befürwortete das Projekt warm. Die Bahn werde, erklärte sie, vermöge ihrer ganzen Natur gewiß allen „eine recht innige Freude machen", wenn sie zu stande komme. Als minder erfreulich aber bezeichnete sie den Umstand, daß die wirkliche Erbauung der Bahn noch nicht definitiv gesichert sei, weil die Bildung des in Aussicht gestellten Bezirksverbandes unter den gegebenen Verhältnissen noch im Zweifel stehe*).

Der Entwurf erhielt als Gesetz vom 16. April 1870**) die Genehmigung der Kammern. Die Befürchtungen der Kommission sollten sich aber als nicht unbegründet erweisen. Der bald nach Erlaß des Gesetzes ausgebrochene Krieg und andere widrige Verhältnisse stellten sich der Ausführung des Unternehmens störend in den Weg. Nach dem Kriege fielen die gegenüber dem ersten Anschlage von 835 000 fl. nunmehr auf 950 000 fl. geschätzten Baukosten ins Gewicht und der Umstand, daß das Geldkapital für Privatunternehmungen nicht mehr zu so günstigen Bedingungen wie vorher zu erhalten war bezw. daß es in den gesetzlich festgelegten 45 Prozent der Roheinnahme eine genügende Verzinsung nicht mehr fand. So ruhte die Angelegenheit für einige Zeit.

*) Vgl. Vh. 1869—70, II., 4. B.-H. S. 759, P.-H. S. 214, I., B.-H. S. 556.

**) Ges.- u. V.-Bl. 1870 S. 334.

Digitized by Google

Die zunächst und zumeist beteiligten beiden größeren Gemeinden Oberkirch und Oppenau erneuerten dann ihre Bestrebungen, das erforderliche Baukapital aufzubringen. Das erschien aber ohne Aenderung der Konzessionsbedingungen nicht ausführbar. Auf Ansuchen beider Gemeinden schlug daher die Regierung den Ständen eine Abänderung des Gesetzes vom 16. April 1870 dahin vor, daß die von der Staatsbahnverwaltung beanspruchte Betriebsvergütung auf 50 Prozent der Bruttoeinnahme ermäßigt würde. Sollten diese 50 Prozent mehr betragen als die wirklichen Betriebskosten, so war aus dem Mehr zunächst die Rente des Bahneigentümers auf 4½ Prozent zu ergänzen und der danach restierende Ueberschuß unter Eigentümer und Staatsbahn zu teilen. Reichte hingegen die Betriebsentschädigung nicht aus, so hatte der Eigentümer das Fehlende aus dem nach Abzug einer 4½prozentigen Rente etwa verbleibenden Ueberschusse seines Anteils zuzuschießen.

Für den Fall, daß die Rente des Eigentümers mehr als 4½ Prozent betragen würde, wurde ihm die neue Verpflichtung auferlegt, für die Mitbenutzung der Bahnhofsanlagen in Appenweier eine angemessene Vergütung zu zahlen.

Obgleich die vorgeschlagenen Aenderungen im ganzen eine erhöhte Unterstützung des Unternehmens bedeuteten, standen sie doch mit den für andere Seitenbahnen getroffenen Bestimmungen noch immer im Einklange. Die Erweiterung der bisherigen Zugeständnisse ließ sich außer durch die unbestrittene volkswirtschaftliche Bedeutung der Renchtalbahn auch finanziell rechtfertigen durch die Steigerung, die nach dem Friedensschlusse von dem Verkehre des Renchtals mit Straßburg und ihrem Einflusse auf den Ertrag der Strecke Kehl-Appenweier erwartet wurde. Die neuen Bestimmungen wurden daher unverändert und einstimmig zum Gesetz erhoben und unterm 29. Juni 1874 verkündet*). Alsbald suchten die Gemeinden Oberkirch, Lautenbach, Oppenau, Löcherberg und Griesbach um die Baukonzession nach, die ihnen am 26. Oktober 1874**) auch erteilt wurde. Am 29. Juli 1875 wurde sie an die von ihnen gebildete Aktiengesellschaft „Renchtaleisenbahngesellschaft" in Oberkirch weiter übertragen***). —

Wie die von den Kammern genehmigten Staatsverträge zahlreichen neuen Anschlüssen im Westen, Norden und Osten des Landes vorgearbeitet hatten, so war dies seit dem Jahre 1870 auch im Süden geschehen.

In diesem Jahre ging die Bahn von Romanshorn nach Kreuzlingen, welche der Schweizer Nordostbahngesellschaft gehörte, ihrer Vollendung

*) Vgl. Vh. 1873—74, II., 4. B.-H. S. 670 u. S. 697, B.-H. S. 162, I., B.-H. S. 390, B.-H. S. 207. Ges.- u. B.-Bl. 1874 S. 375.

**) Ges.- u. B.-Bl. 1874 S. 589.

***) Ges.- u. B.-Bl. 1875 S. 249.

Digitized by Google

entgegen. In Kreuzlingen, dem bisherigen Endpunkte dieser sogen. Seetalbahn, konnte vernünftigerweise das Unternehmen seinen Abschluß nicht finden, sondern es mußte darnach streben, mit dem ganz nahe liegenden Bahnhof von Konstanz in unmittelbaren Zusammenhang zu kommen. Nach längeren Verhandlungen, welche dieserhalb zwischen Baden und der Schweiz geführt wurden, kam am 10. Dezember 1870 ein Vertrag „über die Verbindung der von Romanshorn nach Kreuzlingen (Kantonsgrenze) in Ausführung begriffenen Eisenbahn (Seetalbahn) mit der badischen Staatsbahn bei Konstanz" zu stande*). Der Konstanzer Bahnhof wurde zur Wechselstation für die Bahn von Romanshorn bestimmt und der Betrieb dieser Bahn auch auf badischem Gebiete der Nordostbahngesellschaft überlassen**). Hinsichtlich der allgemeinen Bestimmungen, über Hoheitsrechte ꝛc., lehnte sich der Vertrag an den des Jahres 1852 an, auf welchen er mehrfach direkt verwies. Er regelte des weiteren im einzelnen die Bau- und Betriebsverhältnisse zwischen Romanshorn und Konstanz, soweit es wünschenswert schien, die Hilfe der betreffenden Landesregierung in Anspruch zu nehmen, falls die andere Bahnverwaltung in einer den Absichten der Kontrahenten nicht entsprechenden Weise verfahren wollte.

Endlich wurden, im Art. 14, allgemeine Abmachungen getroffen für den Fall, daß eine Bahn von Schaffhausen nach Kreuzlingen (untere Rheintalbahn) ins Leben träte, und für diese gleichfalls der Anschluß bei Konstanz mit diesem Orte als Wechselstation zugestanden. Die endgiltigen Bestimmungen wurden jedoch von einem neuen Vertrage abhängig gemacht. Das Verhältnis der beiden im Konstanzer Bahnhofe sich die Hand reichenden Bahnverwaltungen wurde durch ein besonderes Uebereinkommen geregelt.

Die Stände genehmigten den Vertrag und so trat im Jahre 1871 eine fortlaufende Schienenstraße über Konstanz in die Ostschweiz ins Leben. Damit ging ein Wunsch in Erfüllung, den die Bewohner der Seegegend diesseits und jenseits der Grenze lange Zeit gleich lebhaft, wenn auch lange erfolglos, betrieben hatten***).

Bald darauf bildete sich in Winterthur eine Gesellschaft für den Bau einer Bahn von Winterthur über Etzwylen nach Kreuzlingen-Konstanz

---

*) Ges.- u. V.-Bl. 1871 S. 100.

**) Der Bahnhof in Konstanz erstreckte sich damals bereits bis an die Landesgrenze. Da die Einmündung der Seetalbahn eine Erweiterung nötig machte, so kam er nunmehr auf das Gebiet zweier Staaten zu liegen. Erst die lt. Vertrages vom 28. April 1878 erfolgte Grenzregulierung brachte Baden in den Besitz des betreffenden Grund und Bodens.

***) Vgl. Vh. des außerord. Landtags 1870, II., P.-H. S. 45, B.-H. S. 95, I., P.-H. S. 30.

Digitized by Google

mit einer Abzweigung Etzwylen-Singen. Von den berührten Kantonen wurde die Konzession erteilt und von der Schweizer Bundesversammlung genehmigt. Die erforderliche Zustimmung Badens erlangte das Unternehmen in dem Konstanzer Vertrage vom 24. Mai 1873*), zwischen Baden und der Schweiz abgeschlossen, nach welchem der Gesellschaft auch für das badische Gebiet die Konzession zur Fortsetzung der Bahn und deren Verbindung mit den Bahnhöfen in Konstanz und Singen am 29. Januar 1874 erteilt wurde**).

Den Bau und Betrieb der Bahn nach Singen auch auf badischem Gebiete an die Schweizer Gesellschaft zu überlassen, war im Interesse des einheitlichen Betriebes erforderlich und im Hinblick auf die durch Baseler und Schaffhauser Gebiet führende badische Bahn wohl nur angemessen.

Machten die neuen Linien auch den badischen Bahnen in mancher Beziehung Konkurrenz, so war diese doch nicht bedeutend, und sie wurde weit überboten durch die Vorteile einer direkten Verbindung von Konstanz und Singen mit Winterthur, das schon damals ein sehr bedeutender Knotenpunkt der schweizerischen Bahnen war. Für die wirtschaftlichen Verhältnisse, insbesondere von Konstanz, waren die Bahnen von entschiedenem Nutzen.

Beide Anschlüsse sind im Jahre 1875 vollzogen worden***).

G. 1) Genehmigte, aber nicht ausgeführte Projekte.

Kein positives Resultat vermochten zwei kleinere badische Projekte zu erzielen, die um der Vollständigkeit willen hier ihren Platz finden mögen.

Ein epochemachendes Ereignis im Eisenbahnbau war die Erbauung der Zahnradbahn auf den Rigi gewesen. Sie hatte das Problem gelöst, mit der Lokomotive ganz außerordentliche Steigungen zu überwinden. Eine Anzahl weiterer Bergbahnen wurde in der Schweiz in Angriff genommen, und die Internationale Gesellschaft für Bergbahnen in Aarau befaßte sich auch mit eingehenden Studien über die Anlage einer solchen Bahn von Heidelberg nach dem Schlosse, der Molkenkur und dem Königstuhle und eventuell bis zum Kohlhofe. Die Stadt kam den Plänen der Gesellschaft nach Möglichkeit entgegen; denn sie durfte erwarten, daß die originelle und interessante, weil erste deutsche Bergbahn Heidelberg eine weitere Anziehungskraft verleihen würde. Sie stellte der Gesellschaft bedeutendes städtisches Gelände unter dem Vorbehalt des Eigentumsrechts unentgeltlich zur Verfügung. Ein nicht unbeträchtlicher Teil des erforderlichen Terrains befand sich aber im Besitze von Privaten, von denen

*) Ges.- u. V.-Bl. 1874 S. 27.

**) Ges.- u. V.-Bl. 1874 S. 33.

***) Vgl. Vh. 1873—74, II., 4. V.-H. S. 133 und S. 152, P.-H. S. 26, I., V.-H. S. 36, P.-H. S. 20.

Digitized by Google

einer sich gegenüber den Bemühungen der Gesellschaft, das Gelände auf gütlichem Wege zu erwerben, ablehnend verhielt. Die Zwangsabtretung wurde infolgedessen für den Bahnbau zu einer Lebensfrage, und die Gesellschaft wandte sich daher mit einem Konzessionsgesuch an die Regierung, um so der Berechtigung zur Expropriation teilhaftig zu werden.

Da das Interesse der Stadt Heidelberg an der Bahn auch ein indirektes des Staates war; da ferner die Bahn nicht nur eine reine Vergnügungsbahn werden, sondern auch eine volkswirtschaftliche Bedeutung erhalten sollte, indem sie für Holz und Bausteine einen Abfuhrweg an die Staatsbahn und den Neckar bildete; da sie schließlich ermöglichte, in nächster Nähe ein System gründlich zu beobachten, dessen Zweckmäßigkeit und Leistungsfähigkeit für die badischen Gebirgsgegenden von Wichtigkeit werden konnte: so hielten Regierung und Stände genugsam Gründe des öffentlichen Nutzens für vorliegend, die eine Genehmigung des Gesuchs der Gesellschaft rechtfertigten. Durch Gesetz vom 19. Dezember 1873*) wurde die Regierung ermächtigt, der Internationalen Ges. f. Bergbahnen den Bau und Betrieb der Bahn zu konzessionieren**).

Dies regte die Stadt Baden an, den Merkuriusberg, der wegen seiner unbequemen Verbindung mit der Stadt einer großen Zahl ihrer Besucher unbekannt blieb, vermittelst einer Bergbahn zu einem allgemeinen Ausflugspunkte zu machen. Der Wunsch, das Gedeihen der Bäderstadt nach Möglichkeit zu fördern, veranlaßte auch hier Regierung und Landtag, trotz des Mangels an genügenden Vorarbeiten ein aus der Mitte der Einwohner Badens gestelltes und von der Bezirks- und Gemeindebehörde empfohlenes Konzessionsgesuch im Gesetze vom 20. Juni 1874***) zu genehmigen†).

Die Merkuriusbahn ist bis heute ungebaut geblieben. Auch die Heidelberger Bergbahn kam damals nicht zu stande, weil die Stadt im Jahre 1874 eine gute Straße nach dem Schloß herstellen ließ††). Im Jahre 1890 ist sie dann als Drahtseilbahn für den Personenverkehr von der Heidelberger Straßenbahngesellschaft gebaut worden. —

Ein großer Teil der in ihrer Vorgeschichte dargestellten Bahnen gelangte im Jahre 1873 zur Vollendung und Eröffnung. Das weitaus größte Interesse unter ihnen und unter allen badischen Bahnen überhaupt beansprucht die sogen. Schwarzwaldbahn Offenburg-

---

*) Ges.- u. V.-Bl. 1873 S. 215.

**) Vgl. Vh. 1873—74, II., 4. B.-H. S. 126 und 147, P.-H. S. 27, I., B.-H. S. 39 und P.-H. S. 20.

***) Ges.- u. V.-Bl. 1874 S. 280.

†) Vgl. Vh. 1873, II., 4. B.-H. S. 476, P.-H. S. 134, I., P.-H. S. 166.

††) Baer a. a. O. S. 55.

Digitized by Google

Singen, deren Reststrecke Hausach-Villingen am 10. November 1873 dem Betriebe übergeben wurde*).

---

*) Die Großartigkeit dieser Bahn, der Einfluß, den sie ausgeübt hat, dürfte ein genaueres Eingehen auf sie rechtfertigen.

Die Vorarbeiten und Absteckungen waren im Jahre 1865 begonnen worden. Nach einer kurzen Unterbrechung durch den Krieg von 1866 wurden am 22. Juni 1867 die eigentlichen Bauarbeiten an den schwierigsten Punkten der Linie begonnen. Somit hat das mühevolle Werk ungeachtet einer zweiten Unterbrechung durch den deutsch-französischen Krieg im ganzen nur 6 Jahre 4½ Monate in Anspruch genommen.

Die Höhendifferenz zwischen dem Bahnhof Hausach (243 Meter ü. M.) und der Sommerau, dem Scheidepunkt zwischen dem Wassergebiete des Rheins und dem der Donau (834 Meter ü. M.) beträgt 591 Meter. Um diese Höhe in einer für den Betrieb zulässigen Steigung zu überwinden, mußte die direkte Entfernungslinie durch Rückwendungen in die beiden Seitentäler von Niederwasser und Gremmelsbach künstlich verlängert werden. Die Bahnlänge von Hausach bis zur Horizontalen der Sommerau mißt deshalb 35 Kilometer, während die Entfernung beider Punkte auf der Landstraße nur ungefähr 26 Kilometer beträgt.

Von Hausach bis zur Station Gutach (282 Meter Höhe) bewegt sich die Bahn in der Talmitte mit mäßigen Steigungen, von hier mit Ueberschreitung des Gutachflüßchens auf der rechtsseitigen Bergwand mit einer Steigung von 1:50 und in Krümmungen von 450—900 Metern Radius zwischen den Gutacher Bauernhöfen. Unmittelbar vor Eintritt auf das Planum der Station Hornberg (386 Meter Höhe) überschreitet sie das Reichenbachtal auf einer Ueberbrückung von 24,6 Metern Höhe über der Talsohle.

Hier begannen die Hauptschwierigkeiten der Bauausführung, da das Gebirge zwischen Hornberg und Sommerau steil abfällt und auf eine verhältnismäßig geringe Entfernung der beträchtliche Höhenunterschied von 448 Metern zu ersteigen war.

Zur Vermeidung kostspieliger Talüberbrückungen u. dgl. wurde die Bahnlinie der natürlichen Formation des Gebirges nach Möglichkeit angeschmiegt und an der Abdachung der Bergwände hingeführt. Die zur Ausführung gelangten Arbeiten bestanden der Hauptsache nach in der Lösung und Bewegung von Felsmassen. Das Gebirge ist hier vorherrschend Granit, welcher stellenweise mit Porphyrschichten durchzogen ist.

Vom Bahnhof Hornberg, welcher eine Horizontale von 423 Metern Länge erhielt, führte die Bahn in ziemlich gerader Richtung auf der rechtsseitigen Talwand über der Landstraße teilweise auf hohen Steinböschungen bis zum sogen. Glasträger — 5 Kilometer oberhalb von Hornberg —, überschreitet hier in einem Bogen von 300 Metern Radius das Tal und die Gutach und zieht auf der linken Seite talabwärts, sodann fast durchweg in Windungen von 300 Metern Radius durch das Niederwasser Seitental und das Obergießtal und tritt nach Zurücklegung dieser ersten, etwa 5 Kilometer langen Kehre unmittelbar über dem Glasträger an der linken Talwand in das Gutachtal, nun aber in einer Höhe von 45 Metern über der Talsohle. Nach Zurücklegung von weiteren 3 Kilometern auf dieser Talseite erreicht sie den Bahnhof Triberg (in 618 Metern Höhe).

Digitized by Google

Die Bahn von Hausach bis Villingen veranlaßte einen Kostenaufwand von 13 805 000 fl. (Mk. 23 665 700), pro Kilometer also von fl. 260 537 (Mk. 446 635), wozu noch 3—4 Prozent für Verwaltungskosten zu rechnen sind.

Die Strecke Hornberg-St. Georgen kostete allein fl. 11 187 500 (Mk. 19 178 600). Die Herstellungskosten sämtlicher 38 Tunnels stellten sich auf rund fl. 7 200 000 (Mk. 12 350 000), der Sommerautunnel für sich kostete fl. 1 600 000 (Mk. 2 743 000). Die ganze Bahn von Offenburg bis Singen stellte sich bei Beginn des durchgehenden Betriebes auf fl. 29 183 614 = Mk. 50 029 053 ausschließlich, fl. 30 364 130 = 52 052 800 einschließlich des Betriebsmaterials.

Die Pläne und sämtliche Hauptvorarbeiten wurden in der Großh. Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues angefertigt, deren technisches Mitglied Oberbaurat Gerwig mit der Ausarbeitung, sowie mit der Leitung der Ausführung beauftragt war.

Vom Bahnhof aus beschreibt die Bahn abermals eine ca. 6 Kilometer lange Schleife, diesmal auf der rechten Talseite und beginnend mit dem Triberger Kehrtunnel, welcher in einer Gegenkurve von 300 Metern Radius liegt. Die Kehre führt um den Kopf des Seelenwaldes durch das Gremmelsbacher Tal und endigt ungefähr 100 Meter über dem Triberger Tunnel ebenfalls mit einem Tunnel unter dem Kopfe des sogen. Hohenberges, an dessen Fuße sie begonnen hat. Hier tritt die Bahn in das Nußbachtal in der Höhe von 735 Metern ü. d. M. und wendet sich dann direkt nach Sommerau, das nur noch um 99 Meter höher liegt (808 Meter).

Die durchschnittliche Steigung auf der ganzen Linie von Hornberg bis Sommerau ist 1 : 55. Sie wechselt von 1 : 50 (max.) bis 1 : 60 (min.). Horizontalen sind vorhanden außer dem Bahnhofe zu Hornberg: die Signalstation Niederwasser von 201 Metern Länge, der Bahnhof Triberg von 681,8 Metern Länge, die Signalstation Nußbach 150 Meter und die Station Sommerau 599,5 Meter lang.

In Kurven mit 300—870 Metern Radius liegen 14,302 Kilometer Bahnlänge, in Geraden 11,730 Kilometer.

Von Sommerau zieht die Bahn in mäßigem Gefäll, das im Maximum 1:82 beträgt, meist auf der Sohle des Brigach- und Groppertales an St. Georgen und Peterzell und an vereinzelten Bauernhöfen und Mühlen vorüber bis zu dem Bahnhof in Villingen (706 Meter Höhe), welcher die neue Linie mit der schon früher eröffneten Strecke Villingen-Singen verband. Die Entfernung von Sommerau bis Villingen beträgt 17,5 Kilometer, das Gefälle im ganzen 122 Meter.

Der Bau begegnete hier keinen außerordentlichen Schwierigkeiten wie auf der Strecke zwischen Hornberg und St. Georgen. Auf dieser bestand die mühevollste und kostspieligste Arbeit in der Herstellung der Tunnels und der zugehörigen, teilweise ziemlich langen und hohen Voreinschnitte. Die Zahl der ausgeführten Tunnels beträgt 38 in Längen von 13,6 Metern an bis zu 1696,6 Metern. Die Gesamtlänge aller 38 Tunnels ist 9,475 Kilometer auf

Digitized by Google

Noch vor der Eröffnung der Schwarzwaldbahn waren am 11. August bezw. 6. September die Bahnen von Schwackenreuthe nach Pfullendorf und von Meßkirch nach Mengen mit der Abzweigung Krauchenwies-Sigmaringen eröffnet worden.

Erstere hat eine Länge von 16,048 Kilometern, von denen 2,665 Kilometer auf preußischem Gebiet liegen.

Die Gesamtbaukosten betrugen rund fl. 1 785 000 (Mk. 3 060 000) — wovon fl. 550 000 (Mk. 940 000) auf die beiden Bahnhöfe in Schwackenreuthe und Pfullendorf entfallen — und überstiegen damit den Voranschlag um fl. 100 000.

Die Bahn von Meßkirch nach Mengen schloß die bisher noch vorhandene Lücke in der Linie Ulm-Radolfzell. Sie ist 19,11 Kilometer lang;

---

26 Kilometer Bahnlänge vom ersten Tunnel bei Hornberg an bis zum Ausgang des Sommerautunnels.

Das Auftreten des Granites war auf der ganzen Linie sehr wechselvoll, bald fein-, bald grobkörnig, bald trocken und hart, meist aber wasserführend und verwittert.

Bei den Voruntersuchungen über die Bahn konnte man eine für den Bau so ungünstige Beschaffenheit der Gesteinskonstruktion als wahrscheinlich nicht voraussetzen. In der ersten Zeit der Bauausführung hatte es auch den Anschein, daß die Haltbarkeit des Gesteins gestatten würde, die Tunnels zum größten Teil ungewölbt zu lassen. Erst später ergab sich bei längerer Einwirkung der Atmosphäre eine gegen alles Erwarten rasche Auflösung des Zusammenhangs des Granits in seinen Schichtungsflächen. Unter diesen Verhältnissen gebot die Sicherheit des künftigen Betriebs, beim Weiterbau mit der größten Vorsicht zu Werke zu gehen und da, wo Zweifel über die Haltbarkeit des zu Tage stehenden Gesteins obwalten konnten, eine bestimmte Entscheidung über die zu ergreifenden Maßnahmen zu treffen. Im Februar 1873 begab sich daher eine aus sämtlichen technischen Mitgliedern der Generaldirektion gebildete Kommission zur Untersuchung der Gesteinsverhältnisse an Ort und Stelle, um zu begutachten, in welcher Ausdehnung weitere Gewölbeeinbauten ratsam erschienen. Während nach früherer Absicht nur 4034 Meter mit Gewölbeverkleidung versehen werden sollten, beantragte die Kommission einstimmig die Einwölbung weiterer 4541 Meter. Es war gut, daß dies vor der Inbetriebsetzung der Bahn rechtzeitig erkannt worden ist, da bei einem späteren Zutagetreten nicht nur der Betrieb im höchsten Grade gefährdet gewesen, sondern auch der Kostenaufwand noch viel höher geworden wäre.

Zwischen Hausach und Hornberg und zwischen St. Georgen und Villingen wurde der Bahnkörper für ein Gleis hergestellt, das Gelände aber für zwei Gleise erworben. Auf der Strecke von Hornberg bis St. Georgen wurde dagegen der Bahnkörper sofort für zwei Spuren hergestellt, da dies bei den Tunnels ohnehin geschehen mußte und das Ausbruchmaterial aus denselben zur Anschüttung des zweispurigen Bahnkörpers ganz hinreichte. Vorerst wurde jedoch nur ein Gleis gelegt und zwar der größeren Sicherheit wegen auf der Bergseite.

Digitized by Google

davon befinden sich 8,82 Kilometer auf preußischem, 3,52 Kilometer auf württembergischem Gebiet. An Baukosten erforderte sie fl. 1 970 000 (Mk. 3 380 000).

Die 9,47 Kilometer lange Bahn von Krauchenwies nach Sigmaringen liegt in ausschließlich preußischem Gebiet. Sie kostete rund fl. 1 360 000 (Mk. 2 330 000) einschließlich des Kostenanteils am Bahnhofe Sigmaringen mit rund fl. 400 000 (Mk. 685 000).

Am 3. November 1873 wurde der badische Bahnhof in Basel an den dortigen Zentralbahnhof angeschlossen*).

Von der 22,17 Kilometer langen Bahn Heidelberg-Speyer wurde die Strecke bis Schwetzingen am 17. Juli, die Reststrecke am 10. Dezember 1873 dem Verkehr eröffnet. Die Bahn zweigt am südlichen Ende des Heidelberger Bahnhofes von der Staatsbahn ab und gelangt in der Nähe von Altlußheim an den Rhein, welchen sie auf einer Schiffsbrücke von ähnlicher Konstruktion wie die Maxauer überschreitet, worauf sie im sogen. Speyrer Grün in den Bahnhof einmündet.

Der Bauaufwand für die Bahn einschließlich der halben Kosten für die Schiffsbrücke belief sich auf 1 070 000 Gulden (1 835 000 Mk.). Auf der Strecke Altlußheim-Speyer wird der Betrieb auf Grund eines besonderen Uebereinkommens durch die Verwaltung der Pfälzischen Bahnen mittels besonderer Brückenlokomotiven besorgt.

Am 23. November 1874 wurde die 22,08 Kilometer lange Bahn von Bruchsal nach Germersheim dem Betrieb übergeben, deren Kosten einschließlich derjenigen für die Erweiterungsbauten des Bruchsaler Bahnhofs sich auf rund 1 069 000 Gulden = rund 1 832 500 Mk. (— Voranschlag 1 928 000 Gulden oder 3 305 000 Mk. —) beliefen**).

Es folgte die Eröffnung der Elztalbahn Denzlingen-Waldkirch am 1. Januar 1875. Die 7,12 Kilometer lange Bahn mit der Elzbrücke, welche eine Lichtweite von 40 Metern hat, verursachte einen Kostenaufwand von ca. 790 000 Mk.

Die Fertigstellung der übrigen in dieser Periode zur Ausführung bestimmten Bahnen nahm noch einen Teil der vierten Periode in Anspruch. Am 5. Februar 1876 erfolgte die Eröffnung der hinteren Wiesentalbahn von Schopfheim nach Zell, am 1. Juni desselben Jahres die der Renchtalbahn Appenweier-Oppenau. Erstere, 7,24 Kilometer lang, kostete 854 500 Mk., letztere mit 18,41 Kilometern Länge 1 940 000 Mk.

---

*) Vgl w. o. S. 71.

**) Anlagekapital laut Jahresberichts 1874 Tabelle J.

Digitized by Google

Am 15. Oktober 1876 stand die Wutachbahn bis Weizen im Betriebe. Die Strecke Oberlauchringen-Stühlingen war bereits am Schlusse des Jahres 1874 im allgemeinen vollendet. Von ihrer Eröffnung mußte damals indessen Umgang genommen werden, weil Schneeablagerungen und anhaltende Kälte einer gehörigen Einkiesung der Fahrbahn und genauen Gleisregulierung im Wege standen. Vor allem aber zeigte sich im November in einem Bahneinschnitt unterhalb Stühlingens eine Bewegung des oberhalb der Bahn befindlichen Geländes. Die gegen Tal sich langsam vorschiebenden Erdmassen übten einen gewaltigen Druck auf die Einschnittssohle, sodaß das Gleis auf eine Länge von ungefähr 60 Metern um 0,3 Meter in die Höhe gedrückt und dadurch selbstverständlich unbefahrbar gemacht wurde. Nach mehrfachen Sicherungsarbeiten war am 22. April 1875 immer die Strecke bis Stühlingen eröffnet worden.

Für die Linie Weizen-Donaueschingen wurden damals die Linie in der Natur vollständig ausgesteckt und die Situationspläne angefertigt, obgleich bei der eigentümlichen, wilden Terrainbeschaffenheit der Wutachschlucht, welche teilweise nur auf schmalen Fußwegen zugänglich war, schon diese Vorarbeiten sehr mühsam waren. Ungeheure Schwierigkeiten aber stellten sich der Bauausführung entgegen, da die Schiefer- und Tonschichten der dortigen Juraformation sich fast ständig in schwacher Bewegung befanden. Die Eisenbahnverwaltung gab den Kampf mit dem rutschenden Boden auf und verzichtete auf die Fortführung nach Donaueschingen. An Stelle der geplanten Durchgangsbahn, auf die man so große Hoffnungen gesetzt hatte, ist auf diese Weise damals nur eine Sackbahn in einer wirtschaftlich ganz unbedeutenden Gegend zur Entstehung gekommen.

Das Jahr 1878 brachte die Eröffnung der drei Rheinverbindungsbahnen Breisach - Mitte Rheinbrücke, 0,81 Kilometer lang, am 5. Januar, Müllheim-Neuenburg Mitte Rheinbrücke, 4,59 Kilometer lang, am 6. Februar und Leopoldshöhe-Mitte Rheinbrücke, 1,89 Kilometer lang, am 11. Februar*). Die Gesamtkosten dieser Bahnen betrugen 1 350 000 Mk., bezw. 3 507 300 Mk., bezw. 1 520 000 Mk., die halben Anteilkosten an der Brücke bei Hüningen 973 000 Mk., an der bei Leopoldshöhe 840 000 Mk.

Von der Bahn Hausach-Wolfach-Schiltach wurde die Strecke Hausach-Wolfach am 15. Juli 1878 dem Verkehr übergeben. Ihre Herstellungskosten betrugen bei einer Länge von nur 4,47 Kilometern rund 1 170 000 Mk. Von besonderem Interesse

*) Genaueres über die Rheinbrücken findet sich im „Jahresbericht" 1878 S. 7.

Digitized by Google

ist die Strecke trotz ihrer geringen Länge dadurch, daß bei ihr zum erstenmale auf den badischen Bahnen ein vollständig eiserner Gleisoberbau in Ausführung gebracht worden ist. Die Reststrecke Wolfach-Schiltach folgte erst im Jahre 1886.

Am 24. Mai 1879 gelangte die Bahn von Neckargemünd über Eberbach nach Jagstfeld zur Betriebseröffnung. Die Länge dieser Bahn beträgt 58,5 Kilometer und einschließlich der 0,95 Kilometer langen, von Neckarelz nach Mosbach ziehenden Verbindungskurve 59,45 Kilometer. An Kosten erforderte sie rund 18 700 000 Mark. Die schon notleidenden Odenwaldverbindungen über Meckesheim erhielten durch die neue, eines weit besseren Betriebes fähige Strecke vollends den Todesstoß.

Die Kraichgaubahn Grötzingen(Durlach)-Eppingen, 41,06 Kilometer lang, wurde am 15. Oktober 1879 dem Verkehr übergeben. Sie ging sofort in das Eigentum des Staates über, welcher dafür die von Karlsruhe emittierte erwähnte Anleihe von 12 Millionen Mark übernahm*).

Mit der Kraichgaubahn war die letzte der der dritten Periode angehörenden Bahnen zur Eröffnung gekommen. Eine gewaltige Eisenbahnbautätigkeit hatte ihren vorläufigen Abschluß gefunden: das badische Bahnnetz war in seinen großen Linien im wesentlichen ausgebaut.

2. Uebernahme der Bodenseedampfschiffahrt durch den Staat. — Mannheimer Hafen- und Bahnhofsbauten.

Zu gedenken ist hier auch eines Unternehmens, das bei Beginn der dritten Periode vom Staate erworben wurde und noch heute im engsten Zusammenhange mit dem badischen Eisenbahnwesen steht: der badischen Bodenseedampfschiffahrt. Lange Zeit befand sich ihr Betrieb in den Händen einer Aktiengesellschaft. Im Jahre 1863 ging sie, gleichzeitig mit der Eröffnung der Eisenbahn bis Konstanz an den Staat über.

Die Eisenbahnbetriebsverwaltung, der auch die Dampfschiffahrt überwiesen wurde, hatte bei dieser Erwerbung nicht die Hoffnung, ein in sich lukratives oder nur rentables Geschäft zu erhalten. Sie fühlte vielmehr das Bedürfnis, einen von ihr abhängigen, regelmäßigen Schiffahrtsbetrieb gleichsam als Fortsetzung der Eisenbahn bis an die jenseitigen Ufer zu besitzen, zur wirksamen Gegenwehr gegen die Konkurrenz, welche die Nachbarbahnen zu beiden Seiten machten, und zu dem Zwecke,

*) Ueber die Eröffnung usw. aller dieser Bahnen sind im wesentlichen zu vgl. die Jahresberichte des Handelsministeriums pro 1873—75, 2. Teile und der Jahresbericht über die Staatseisenbahnen pro 1876.

Digitized by Google

einzelnen Landesteilen, welche noch keine Eisenbahnverbindung und auch keine Aussicht auf baldige Herstellung einer solchen hatten, tunlichst bequeme und häufige Verkehrsgelegenheit sowohl unter sich als nach den Eisenbahnen zu verschaffen.

Diese Interessen waren durch eine selbständige Privatverwaltung, welche noch dazu nur kümmerlich ihr Leben fristen und ihren Gläubigern gerecht werden konnte, nicht genügend vertreten. Der Ankauf sämtlicher 189 000 Gulden (324 000 Mk.) Aktien war für den Staat das Mittel die Anstalt an sich zu bringen und sie fortan nur mit Rücksicht auf die Verkehrsbedürfnisse zu leiten*).

Nicht unerwähnt lassen darf man endlich die großen Mannheimer Hafen- und Bahnhofsbauten, die in den Jahren 1873 bis 1875 zur Vollendung gelangten.

Wenn für die Stadt Mannheim und die badische Bahn der in fortwährendem Wachsen begriffene Verkehr nicht nur erhalten, sondern entsprechend der überaus günstigen Lage dieses Handelsplatzes noch auf eine Erweiterung desselben hingewirkt werden wollte, so galt es, teils die schon Ende der dreißiger und Anfang der vierziger Jahre hergestellten Hafen- und Bahnhofsanlagen in zweckmäßiger Weise zu vergrößern, teils, neue Anlagen hinzuzufügen.

---

*) Schon bei der Gründung der Bodenseedampfschiffahrts-Gesellschaft im Jahre 1830 hielt es die Regierung für rätlich, sich an dem Unternehmen, das bei der damaligen Unvollkommenheit der sonstigen Verkehrsmittel eine segensreiche Wirkung auf den Verkehr der Bodenseegegend versprach, zu beteiligen und dadurch den wünschenswerten Einfluß auf den Betrieb zu gewinnen. Von den 350 Aktien à 300 Gulden übernahm der Domanialgrundstock anfänglich 108 Stück. Später mußte, um der wachsenden Konkurrenz die Spitze bieten und auch dem gestiegenen Verkehre Rechnung tragen zu können, das Transportmaterial vermehrt und infolgedessen das Aktienkapital erhöht werden. Im Jahre 1855 waren im Ganzen 630 Stück Aktien à 300 Gulden ausgegeben, wovon 264 Stück sich im Besitze des Staates befanden. Bis zu Beginn des Jahres 1862 erwarb die Regierung weitere 99 Stück Aktien. Im selben Jahre fand es die Regierung in Anbetracht der nahe bevorstehenden Eröffnung der Konstanzer Bahn rätlich, ihren Aktienbesitz auf den Stand zu erhöhen, der ihr statutengemäß das Recht gab, die Auflösung der Gesellschaft zu verlangen, und sie vermehrte ihn demgemäß auf 423 Stück. Da aber die Auflösung und Liquidation der Gesellschaft eine Unterbrechung des Betriebes zur Folge gehabt haben würde, so ließ die Regierung bis zu Anfang des Jahres 1863 die noch in Privathänden befindlichen Aktien durch die Vermittelung eines Geschäftsmannes ankaufen. Der gesamte Aktienbesitz hat den Staat 187 708 Gulden (= rund 321 800 Mk.) gekostet.

Aus denselben Gründen wie Baden hatten schon vorher auch Bayern und Württemberg den Betrieb ihrer Bodenseedampfschiffahrt an sich gezogen. Vgl. Vh. 1863—65, II. K., 5. B.-H. S. 689.

Jahresbericht des Großh. Bad. Handelsministeriums für das Jahr 1873, 2 Teil, S. 125.

Digitized by Google

Dabei mußte einmal für den großen Massenverkehr an Gütern, der in Mannheim als Endpunkte des größten Teils der Rheinschiffahrt sich zusammendrängte, vorzugsweise durch die Herstellung großer Anladeplätze Sorge getragen werden. Nicht minder geboten aber war es, auch auf die nötigen Einrichtungen für die möglichst rasche und bequeme Verladung, Rangierung und Versendung dieses Verkehrs Bedacht zu nehmen und gleichzeitig dem Personenverkehr die nötige Aufmerksamkeit zu schenken.

Mit Rücksicht hierauf, wie auch auf die bestehenden und in Aussicht stehenden Bahnanschlüsse wurde die nunmehr dem Gesamtverkehre dienende Anlage projektiert, bestehend aus drei Hauptabteilungen:

der Neckarkorrektion,
dem Zentralgüterbahnhof mit Hafenanlage,
dem definitiven Personen- und Rangierbahnhofe,

welche sowohl miteinander, wie mit der festen Eisenbahnbrücke, welche den Anschluß an das Pfälzische Bahnnetz herstellt, in zweckentsprechender Weise durch Gleise in Verbindung stehen*).

---

*) Die Neckarkorrektion, im Jahre 1816 begonnen und 1873 vollendet, bildet zugleich die Fortsetzung des schon seit langem bestehenden Neckarhafens. Das linksseitige Rheinufer samt Vorland wurde zu Lagerplätzen hergerichtet und mit Gleisen, Bohlwerken, Dampfkrahnen, Schiebebühnen u. dergl. versehen. Es hat eine Länge von 2000 Metern und dient insbesondere zur Lagerung von Holz, Kohlen und Petroleum. Für letzteres wurden an der Neckarspitze großartige Magazine errichtet.

Die umfangreichste und großartigste Bauausführung in Mannheim, eine Schöpfung des Oberbaurats Keller, wurde im Jahre 1870 in der Anlage des Zentralgüterbahnhofs mit Hafenanlage auf der Mühlau begonnen.

Um vor ungünstigen Wasserverhältnissen und Eisgängen gesichert zu sein, wurde das Hafenbassin mitten in die Mühlauinsel gelegt. Die beiderseitigen, durch Hochwasserdämme geschützten Uferstreifen wurden zu Eisenbahnzwecken bestimmt. Wasserverbindung erhält der Hafen von unten rheinabwärts aus dem Friesenheimer Rheindurchstich, von oben rheinaufwärts gegenüber der Stadt Ludwigshafen durch einen Kanal mit Kammerschleuse; letztere dient zur Ausgleichung des Rheingefälls. Hauptbauwerke des Hafens waren neben dieser Schleuse zwei größere Drehbrücken für die Eisenbahnverbindung der beiden Hafenufer mit dem Rangierbahnhof und eine Quaimauer von 1100 Metern Länge. An diese schließt sich auf der rechten Seite des Hafens der Zentralgüterbahnhof an, während das Vorland der linken Seite dem Früchteverkehr zu dienen bestimmt und dazu mit den erforderlichen Gleise- und Schuppenanlagen versehen wurde. Das Hafenbassin erhielt eine Länge von 2100 Metern und eine Breite von 120 Metern. Die Wassertiefe ist bei Mittelwasser 5 Meter.

Der Zentralgüterbahnhof erhielt eine Länge von 2580 Metern und eine Breite von 150 Metern, nahezu 24 Kilometer Schienengleis und die nötigen zahlreichen Einrichtungen und Gebäude. Auf der Nordseite des Bahnhofs wurde eine 12 Meter breite Straße längs desselben bis zur Neckarspitze gebaut, an welche sich die Gebäude für den Verwaltungsdienst anschließen. Außerdem

Digitized by Google

Blickt man zurück auf die während der letztbesprochenen Periode entfaltete Tätigkeit, so muß man zugeben, daß Gewaltiges geleistet worden war. Während in den 24 Jahren von 1838—1861 nur 375 Kilometer Eisenbahnen gebaut worden waren, betrug ihre Länge im Jahre 1874 über 1130 Kilometer, und diese Zahl erhöht sich auf 1300 Kilometer, wenn man die in der Zeit bis 1873—74 bewilligten, aber erst in den

---

wurden auf der Mühlauspitze 48 Wohnungen für die Unterbeamten der Eisenbahn- und Zollverwaltung errichtet.

Infolge eines Vertrages mit der Lagerhaus-Gesellschaft Mannheim wurde diese berechtigt, auf dem Zentralgüterbahnhof ein Lagerhaus für die Güter des freien Verkehrs zu errichten und im Interesse des Mannheimer Handels zu betreiben.

Im Zusammenhang mit dem Zentralgüterbahnhof steht das sogen. Rheinvorland, das 500 Meter oberhalb der festen Rheinbrücke beginnt und sich bis zur unteren Hafeneinmündung herabzieht. Seine Herstellung erfolgte gleichzeitig mit der Ausgrabung des Hafenbassins. Das Ufer ist 3,5 Kilometer lang und hat eine Kronenbreite von 12 Metern. Nachdem das Vorland mit den nötigen Schienensträngen versehen worden war, wurde es an verschiedene Handelsfirmen verpachtet.

Die ganze Anlage wurde am 15. September 1874 in ihren wesentlichen Teilen dem Verkehr eröffnet.

Im folgenden Jahre wurde der definitive Personen- und Rangierbahnhof vollendet. Derselbe war bereits im Jahre 1865 begonnen worden und zwar hatte man den Anfang mit der Anschüttung des Rangierbahnhofs gemacht, wozu das Material in Friedrichsfeld gewonnen und mittels Dienstbahn an die Stelle seiner Verwendung gefördert worden war.

Gleichzeitig damit nahm man auch den Umbau der alten Bahnhofsanlage am östlichen Ende der Stadt, welche für den gewaltigen Verkehr aus der Stadt viel zu enge geworden war, in Angriff. Bei der Neuanlage wurde auf eine vollständige Trennung des Personen- und des Güterrangierdienstes Rücksicht genommen. Da während des Baues des Rangierbahnhofes der Entwurf des definitiven Personenbahnhofs erst zur Reife gelangte, so konnte das ursprüngliche Projekt des ersteren nicht in seinem ganzen Umfange zur Ausführung gebracht werden, sondern mußte nach dem letzteren betreffs des Planums und der Gleisanlage einige Modifikationen erleiden. Das Bahnhofsplanum, wie es nunmehr hergestellt wurde, erhielt eine Länge von 2100 Metern und eine durchschnittliche Breite von 160 Metern, die Schienengleise in 28 Hauptsträngen eine Länge von 58 Kilometern.

Eine mit dem Rangier- und dem Zentralgüterbahnhofe in Verbindung stehende Anlage ist die sogen. Verbindungsbahn. Dieselbe wurde teilweise schon in den Jahren 1868—1870 hergestellt, der restliche Teil mit den Abzweigungen zum Rheinvorlande, dem Zentralgüterbahnhofe und dem Hauptzollamtsgebäude bis zum 1. August 1874 vollendet.

Die alte Ringbahn wurde dagegen als nunmehr überflüssig im Jahre 1879 abgebrochen.

Der Gesamtaufwand für die in der Zeit von ungefähr 1865—1874 in Mannheim ausgeführten Anlagen stellte sich auf mehr als 12 Mill. Gulden (über 22 Millionen Mark). (Jahresbericht des Handelsministeriums, 2. Teil.)

Digitized by Google

nächsten Jahren — bis 1879 — vollendeten Bahnen hinzurechnet. Das im Jahre 1861 auf rund 90 Millionen Mark berechnete Anlagekapital steigerte sich in der gleichen Zeit auf rund 325 Millionen Mark, bei Berücksichtigung der genannten späteren Bahnvollendungen auf fast 400 Millionen Mark. In entgegengesetzter Richtung sollte sich aber leider die Eisenbahnrente bewegen.

IV. Periode, 1874—1887: Die Reaktion. Zeit des Stillstandes im Eisenbahnbau.

A. Die Krisis.

Wohl selten seit den Anfängen des Eisenbahnwesens hatten die wirtschaftlichen Verhältnisse der Eisenbahnen in Deutschland so sehr im Vordergrunde des öffentlichen Interesses gestanden wie im Jahre 1874. Eine reichhaltige Literatur in der Tagespresse, in Zeitschriften, Broschüren und bändereichen Werken bemächtigte sich der „Eisenbahnfrage". Für die Interessentenkreise, sowohl diejenigen, welche ihr Kapital in Eisenbahnwerten festgelegt hatten, als die, welche die Dienstleistungen der Bahnen zur Beförderung ihrer Waren in Anspruch nahmen, war die Krisis, welche im Jahre 1874 eine Reihe von Bahnen traf, ein Anlaß, sich mit den Ursachen der zu Tage getretenen mißlichen Verhältnisse näher zu beschäftigen und von entgegengesetzten Standpunkten mannigfache Maßregeln vorzuschlagen, durch welche das in Bahnen festgelegte Kapital und dessen Rentabilität gesichert oder eine den Handels- und Gewerbeinteressen entsprechende Regelung der Tarife erzielt werden sollte.

Auch für Baden begann eine recht trübe Zeit, und infolgedessen zeigt ein ganz anderes Bild als die Zeit von 1861 bis 1874 die mit letzterem Jahre einsetzende vierte Periode der Geschichte der badischen Eisenbahnen. Die verschiedenartigsten Umstände wirkten zusammen, die Eisenbahnrente auf und unter den zur Verzinsung der Eisenbahnanleihen nötigen Stand zu reduzieren und dadurch auch die Bautätigkeit auf das geringste Maß zu beschränken.

Zunächst brachte der größere Teil der in der dritten Periode gebauten Bahnen eine außerordentliche Belastung des Eisenbahnbetriebsbudgets mit sich. Bahnen, denen das günstigste Prognostikon gestellt worden war, entsprachen den Erwartungen auch nicht im entferntesten. So z. B. die große Odenwaldbahn Heidelberg-Würzburg, welche im Durchschnitt der Jahre 1874—76 nur 0,80 Prozent einbrachte. Das enorme, insgesamt über 60 Mill. Mark betragende Anlagekapital der Schwarzwaldbahn Offenburg-Singen vermochte in den Einnahmen eine

Digitized by Google

entsprechende Verzinsung nicht zu finden (Durchschnitt 1874—76 : 1,13 Prozent).

Anderen Bahnen, besonders im Nord- und Südosten des Landes, mangelten fast völlig die Vorbedingungen für einen regeren Verkehr; sie deckten daher nicht einmal ihre Betriebskosten. Dahin gehören die Bahnen Lauda-Wertheim, Königshofen-Mergentheim, Oberlauchringen-Stühlingen-Weizen, Radolfzell-Mengen, Schwackenreuthe-Pfullendorf u. Krauchenwies-Sigmaringen, die sämtlich von den Erträgen der anderen Bahnen zehrten.

Auch die Wiedervereinigung Elsaß-Lothringens mit dem Reiche übte eine recht fühlbare Wirkung aus. Mit dem neuen Reichslande kamen auch dessen Eisenbahnen an Deutschland. Während vordem die Französischen Ostbahnen ihr Augenmerk vorzugsweise darauf gerichtet hatten, den Verkehr von den französischen, belgischen und niederländischen Häfen nach der Schweiz (Basel) und Deutschland (Straßburg) mitten durch Frankreich zu leiten, dagegen den Verkehr von den deutschen Häfen wie überhaupt aus Norddeutschland nach der Schweiz weniger zu begünstigen, war von nun an den badischen Eisenbahnen auch für letzteren eine bedeutende Konkurrenz in den Elsaßbahnen entstanden.

So empfindlich die veränderte Verkehrspolitik der letzteren Bahnen auch die badische Staatsbahn traf, die von ihr unter den deutschen Bahnen fast ausschließlich nur in ungünstiger Weise beeinflußt wurde, so mußte sie doch als natürliche Konsequenz der veränderten Verhältnisse hingenommen werden. Baden durfte wohl auch anfangs hoffen, daß der in den Erträgnissen seiner Eisenbahnen sich ergebende Ausfall durch den gesteigerten Verkehr mit dem Reichslande selbst sowie durch den Aufschwung wieder Ersatz finden werde, welchen Industrie, Handel und Verkehr durch die Kräftigung des Reichs erwarten ließ und ja auch genommen hat.

Die Verwaltung der neuen Reichseisenbahnen brachte aber gleichzeitig ein Tarifsystem zum fast reinen Ausdrucke, das teilweise schon auf der nassauischen Staatsbahn zur Anwendung gelangt war und vom deutschen Handelsstande zur Einführung dringend empfohlen wurde. Es war dies das Wagenraum- und Gewichts-, das mehr oder minder unnatürliche sogen. „natürliche" Tarifsystem.

Die sehr niedrigen Grundtaxen dieses Tarifs zwangen Baden, auch seinerseits die Tarife herabzusetzen bezw. sich das „natürliche" System zu eigen zu machen. Die nächste Folge davon waren weitere Ausfälle in den Eisenbahneinnahmen.

Auch die Wirtschaftskrise, die auf die Gründerjahre gefolgt war, übte ihre Wirkung auf den Verkehr aus.

Gegenüber diesen Umständen, welche die Einnahmen der badischen

Digitized by Google

Bahnen stark beeinträchtigten, drängte eine Reihe unabweislicher Momente auch noch auf eine Ausgabenvermehrung hin. Löhne und Gehälter hatten stark erhöht werden müssen. Verschiedene wichtige Baumaterialien waren im Preise sehr gestiegen. Durch die Reichsgesetzgebung wurde die Haftpflicht der Eisenbahnverwaltung gesteigert und dadurch die Notwendigkeit kostspieliger Neuherstellungen und Ergänzungen sowie die Vermehrung des Personals bedingt.

Die ungünstige Lage des Geldmarktes endlich brachte es mit sich, daß die neueren Anleihen nur zu einem gestiegenen Zinsfuße bezw. mit nicht unerheblichem Disagio untergebracht werden konnten.

Das Zusammentreffen aller dieser Momente bewirkte, daß die Ueberschüsse der Einnahmen über die Ausgaben (letztere im Durchschnitt der Jahre 1861—73 : 49 Prozent; 1874—76 : 61 Prozent der Bruttoeinnahme), die im Jahre 1861: 14 300 Mk. pro Kilometer betragen hatten, auf 9700 Mk. im Jahre 1875 und in der Folge noch weiter (1878: 8977 Mk.), die Rente vom Anlagekapital in der gleichen Zeit von 6,11 Prozent auf 3,36 Prozent sank und so nicht einmal die Kosten der bloßen Verzinsung der Eisenbahnanleihen mehr deckte. —

Bis zum Jahre 1872 einschließlich reichten die dotationsmäßigen Einnahmen der Eisenbahn-Schulden-Tilgungskasse, abgesehen von den kleine Zuschüsse erfordernden Jahren 1842 und 1845, nicht nur hin, den Bedarf der Kasse für Zinsen, Tilgungsfond und Verwaltungskosten zu decken, sondern es wurden aus den Ueberschüssen über diese Anforderungen hinaus noch rund 27,5 Mill. Mark angesammelt. Diese Summe fand ihre Verwendung in neuen Eisenbahnbauten, indem um ihren Betrag weniger Anleihen aufgenommen wurden.

Im Jahre 1873 reichten die dotationsmäßigen Einnahmen schon nicht mehr ganz zur Aufbringung der Mittel für die genannten Zwecke aus; sie blieben um rund 50 000 Mk. dahinter zurück. Das folgende Jahr ergab eine Unzulänglichkeit von nicht weniger als über 4 Mill. Mk. Zwar ermäßigte sich das Defizit im Jahre 1875 auf etwa 1,4 Mill. Mk., aber nur, um von da an wieder ständig zu steigen bis auf mehr als 6 Mill. Mk. im Jahre 1880.

Es hatte nun keinen Anstand, zur Deckung der so eingetretenen Unzulänglichkeit der dotationsmäßigen Einnahmen die früheren, im Eisenbahnbau angelegten Ueberschüsse wieder flüssig zu machen und zu dem Zwecke weitere Anleihen aufzunehmen. Aber im Jahre 1880 waren die gesamten 27,5 Mill. Mk. zugesetzt. Es hatte nur der kurzen Spanne Zeit von sieben Jahren bedurft, um die Ersparnisse einer langen, finanziell günstigen Zeit aufzuzehren. Jetzt konnten sich die Eisenbahnen nicht mehr aus sich selbst heraus erhalten; es bedurfte eines jährlichen Zuschusses aus allgemeinen Staatsmitteln, der erstmals im Jahre 1880

Digitized by Google

mit 1 750 000 Mk. bewilligt wurde. Die schon vorher manchmal befürchtete Eisenbahnsteuer, die „Verkehrssteuer“*), wie man sie genannt hat, war zur Wirklichkeit geworden.

Die nächste Folge dieser immer unerfreulicher gewordenen Ergebnisse war eine äußerste Sparsamkeit im Eisenbahnbetriebe. Mehrere Bahnen mit geringem Verkehre — Radolfzell-Mengen, Krauchenwies-Sigmaringen, Schwackenreuthe-Pfullendorf und Oberlauchringen-Weizen — wurden auf Sekundärbetrieb gesetzt. Dadurch war eine befriedigende Besserung der Verhältnisse dieser Bahnen freilich nicht zu erreichen, da letztere als Vollbahnen gebaut worden waren und deshalb ihre hohen Baukosten schwer auf die Rentabilität drückten.

Eine tiefergreifende Folge aber war die fast völlige Enthaltsamkeit im Bau neuer Bahnen. Die ersten Jahre der neuen Periode brachten allerdings noch einige schwache Ansätze zu weiterer Tätigkeit.

Am 21. Mai 1875 wurde mit dem Schweizer Bundesrate ein Vertrag ähnlichen Inhalts wie die vom 10. Dezember 1870 und 24. Mai 1873 über eine Eisenbahn von Bülach über Eglisau, Lottstetten und Jestetten nach Schaffhausen und über die schon mehrfach erwähnte Stühlingen-Behringer Bahn geschlossen. Für erstere hatte der Schweizer Bundesrat am 22. November 1873 der Nordostbahngesellschaft die Konzession erteilt. Doch hatten die badischen Orte Lottstetten und Jestetten noch die Zustimmung Badens nötig gemacht, die im Interesse dieser Orte gern gegeben wurde.

Für die Bahn Stühlingen-Schleitheim-Behringen war die badische Regierung bereits durch das Gesetz vom 16. April 1870 zur Konzessionierung, soweit badisches Gebiet in Frage kam, ermächtigt. Am 11. November 1874 gab der Schweizer Bundesrat einem Gründungskomitee die Baukonzession. Baden erklärte sich nun im Vertrage bereit, das Zustandekommen der Bahn nach Möglichkeit zu fördern, ebenso das ihrer Fortsetzung bis zur Bülach-Schaffhausener Bahn.

Nachdem der Vertrag von der Schweizer Volksvertretung bereits im Juli 1875 genehmigt worden war, gaben im Dezember desselben Jahres auch die badischen Stände ihre Zustimmung zu den beschlossenen Bahnen, die ja neben der Förderung des lokalen Verkehrs eine nicht unwesentliche Abkürzung der Verbindung der Wutachbahn mit Schaffhausen und Zürich bezweckten.

Doch die vorgenommenen Ertragsberechnungen ergaben für die Stühlingen-Behringer Bahn sehr ungünstige Resultate, und obgleich die

*) Buchenberger, „Finanzpolitik und Staatshaushalt im Großherzogtum Baden“ (1902) S. 128.

Digitized by Google

interessierten Gemeinden sich zu ansehnlichen Beiträgen bereit erklärten, gelang es dem Gründungskomitee nicht, die erforderlichen Mittel aufzubringen. Die Bahn ist bis heute ungebaut geblieben. Auch die Bahn von Schaffhausen nach Eglisau-Bülach ist damals nicht ausgeführt worden, sondern erst am 1. Juni 1897 zur Eröffnung gekommen.

Ebenfalls ungebaut geblieben ist auch eine damals projektierte kleine Privatbahn.

Zur Verbindung ihrer am Rheinhafen gelegenen Steinkohlen- und Holzlagerplätze mit der Station Leopoldshafen der Rheinbahn (Mannheim-Karlsruhe) beabsichtigten eine Anzahl Geschäftsleute die Anlegung einer kleinen Zweigbahn. Sie kamen zu dem Zwecke um die Konzession und die Gewährung der üblichen Steuerbefreiungen und der Expropriationsbefugnis ein. Sollte die Bahn auch zunächst nur privaten Interessen dienen, so konnte sie doch durch die Ausdehnung des bestehenden Steinkohlen- und Holzhandels und die etwaige Hervorrufung neuer Etablissements zur wirtschaftlichen Förderung der in ungünstigen Verhältnissen befindlichen Gemeinde Leopoldshafen beitragen. Durch Gesetz vom 25. Juli 1876*) wurde daher die Regierung ermächtigt, der genannten Gemeinde oder einem anderen Unternehmer die Konzession zu erteilen. Es ist aber nicht einmal bis zu dieser Konzessionsbewilligung gekommen, da die betreffenden Kaufleute von ihrem Vorhaben abstanden**).

Von der Regierung und der Volksvertretung ging während dieser Zeit irgendwelche Initiative zum Bau neuer Bahnen erklärlicherweise nicht aus, im Gegenteil. Auf dem Landtage 1875—76 erklärt die Budgetkommission, daß „bezüglich des Ausbaues unseres Schienennetzes vorerst nur das absolut Notwendigste vorgenommen und neue Projekte auf bessere Zeiten verschoben werden sollten“***).

„Wir sind durchaus einverstanden“, heißt es auf dem nächsten Landtage von 1877—79, „mit der Beschränkung der Bautätigkeit, obschon wir nicht verkennen, daß dadurch die Ausführung mancher, teilweise berechtigter Wünsche eine unliebsame Verzögerung erleidet. Allein die obwaltenden Zeitverhältnisse gebieten die höchste Vorsicht in der Verausgabung der Staatsmittel ... Gerade diejenigen Faktoren, welche zur Alimentation jeglicher Bahn das meiste beitragen — Handel und Industrie — liegen noch immer darnieder, und noch können wir der Hoff-

*) Ges.- u. V.-Bl. 1876 S. 212.

**) Vgl. Vh. 1875—76, I., B.-H. S. 309 u. 383, P.-H. S. 156, II., P.-H. S. 153.

***) Vh. 1875—76, II., 5. B.-H. S. 81.

Digitized by Google

nung auf baldige Besserung dieses unerfreulichen Zustandes wenig Raum geben"*).

Und der ständische Ausschuß von 1879—80 fügt weiter hinzu: „Wie die Verhältnisse jetzt liegen, dürfen wir uns nicht verhehlen, daß jede neue Linie, welche aus Staatsmitteln zu bauen genehmigt wird, nur dazu beitragen muß, die schon vorhandene Unzulänglichkeit der Eisenbahnbetriebsrente für Verzinsung nur noch mehr zu steigern"**).

Dementsprechend ist denn auch bis 1881 nicht eine einzige neue Bahn in Angriff genommen worden. Charakteristisch war es für die Lage, daß selbst verschiedene Bahnen, die noch in der verflossenen Periode durch Gesetz oder Vertrag zur Ausführung bestimmt und für die alle Vorarbeiten bereits erledigt waren, nicht gebaut wurden. Es sind dies neben der Schwackenreuthe-Hattinger und der Wutachtalbahn die Bodenseebahn, für welche bereits Immenstaad als Wechselstation mit Württemberg festgesetzt worden war, und die Bahn von Seckach nach Miltenberg (über letztere zu vgl. w. u S. 194).

B. Ankauf der Bahnen Bretten-Bruchsal und Freiburg-Breisach.

Der erste Lichtblick in der eisenbahnlosen Zeit seit 1874 war die Wiedererwerbung der auf badischem Gebiete liegenden, bisher von Württemberg betriebenen Bahnstrecke Bruchsal-Bretten. Dieselbe erfolgte durch den am 15. November 1878 mit Württemberg geschlossenen „Zusatzvertrag zu dem Staatsvertrage vom 4. Dezember 1850 über die Verbindung der beiderseitigen Eisenbahnen." In dem alten Vertrage hatte sich Baden, wie früher erwähnt, das Recht vorbehalten, das Eigentum an der Bahnstrecke zwischen Bruchsal und der badisch-württembergischen Grenze nach vorausgegangener einjähriger Kündigung zu erwerben. Die Anlage der Eisenbahnen von Bruchsal nach Germersheim und von Durlach nach Eppingen und Heilbronn ließ es nun im Interesse einer zweckmäßigen Einrichtung des Betriebes auf diesem Teile des badischen Bahnnetzes wünschenswert und notwendig erscheinen, den Betrieb auf die Linie von Bruchsal nach Mühlacker auszudehnen, was aus finanziellen Gründen übrigens längst geboten gewesen wäre. Im Oktober 1873, zwanzig Jahre nach der am 1. Oktober 1853 erfolgten Inbetriebsetzung der Bahn, beschloß daher die badische Regierung, die Bahn Bruchsal-Mühlacker bis zur Grenze zurückzukaufen und dagegen Württemberg

*) Vh. 1877—79, 5. B.-H. S. 142.
**) Vh. 1879—80, 1. B.-H. S. 196.

Digitized by Google

die Abtretung der auf württembergischem Gebiete liegenden Strecke der Mühlacker-Pforzheimer Bahn anzubieten.

Mußte nun die württembergische Regierung es auch als einen Beweis freundnachbarlicher Gesinnung Badens anerkennen, daß sie bereits 20 Jahre lang im ungehinderten Genusse der bis auf 8 und 10 Prozent sich belaufenden Rente jener Bahn gelassen worden war, so kann es doch andrerseits nicht verwundern, daß sie die Notwendigkeit der Abgabe einer ihrer bestrentierenden Strecken als ein großes Opfer empfand und sich nicht veranlaßt fühlte, die dafür notwendigen Verhandlungen besonders zu beschleunigen*). Erst am 15. November 1878 kam es nach langwierigen Verhandlungen zum Vertragsschlusse. Dieser modifizierte den alten Vertrag dahin, daß das Eigentum und der Selbstbetrieb der Strecke Bruchsal-Bretten mit dem Tage der Einführung des Winterfahrplans 1879—80, d. i. d. 15. Oktober 1879, an Baden übergehen und die Wechselstation von Bruchsal nach Bretten verlegt werden sollte. —

*) Dieselben bilden daher ein treffendes Gegenstück zu den Verhandlungen, die dem Vertrage von 1850 vorangegangen waren. Die Frage des Rückkaufs wurde zum erstenmale bei den im November und Dezember 1873 abgehaltenen Konferenzen, welche zum Abschlusse des Staatsvertrages vom 4. Dezember 1873 führten, zur Sprache gebracht. Es wurde aber kein anderes Ergebnis erzielt, als daß die württembergischen Bevollmächtigten beantragten, die badische Regierung möge vorerst auf diplomatischem Wege die formelle Erklärung über die Notwendigkeit des Rückkaufs der fraglichen Bahnstrecke an die württembergische Regierung abgeben. Nachdem am 31. Januar 1874 die verlangte diplomatische Mitteilung erfolgt war, beantragte unterm 18. März desselben Jahres das württembergische Ministerium, die Verhandlungen bis zur Genehmigung des erwähnten Staatsvertrages vom 4. Dezember 1873 durch die im April zusammentretende württembergische Ständeversammlung zu vertagen und inzwischen beiderseits technische Kommissare zusammenkommen zu lassen, welche die erforderlichen eingehenden technischen Erhebungen zu machen hätten, die bei den Verhandlungen als Grundlage dienen sollten. Die im Mai 1874 von beiden Regierungen ernannten technischen Kommissare beendeten im Mai 1875 ihre Vorarbeiten. Da inzwischen auch der Vertrag vom 4. Dezbr. 1873 durch die Stände genehmigt und durch die Regierungen ratifiziert worden war, so beantragte die bad. Regierung am 7. Juli 1875 den Beginn der Verhandlungen, indem sie zugleich ihre Bevollmächtigten namhaft machte. Nach fünf Monaten, am 17. Dezember 1875, teilte die württembergische Regierung die ihrerseits erfolgte Ernennung der württembergischen Kommissare mit und erklärte sich zur Aufnahme der Verhandlungen bereit. Ein Jahr später — und drei Jahre nach der Entschließung Badens zum Rückkaufe der Bahn — am 12. Januar 1877, fand die erste eingehende Beratung zwischen den Vertretern beider Regierungen statt, und nach mehreren folgenden Konferenzen, die abermals fast zwei Jahre in Anspruch nahmen, wurden endlich in der Schlußkonferenz vom 15. November 1878 die Verhandlungen mit der Vereinbarung des „Zusatzvertrages" geschlossen.

Das Rückkaufsverfahren hat somit im Ganzen fünf Jahre gedauert.

Vgl. Vh. 1877—79, II. K., 4. B.-H. S. 850.

Digitized by Google

Baden hatte erst gewünscht, die gesamte Bahn bis Mühlacker unter seine Verwaltung zu bringen, sei es durch Eigentumserwerb gegen Abtretung der Strecke Pforzheim-Mühlacker, sei es dadurch, daß es die Bahn nur bis zur Grenze ankaufte und für die auf württembergischem Gebiete gelegene Strecke den Betrieb übertragen erhielt. Da Württemberg auf letzteres nicht einging und die Anlage der Wechselstation an der Grenze bei Ruith schon wegen des hier auf längerer Strecke vorhandenen Gefälls von 1 : 100 nur mit sehr beträchtlichem Kostenaufwand ausführbar gewesen wäre, aber auch sonst den Verkehrsinteressen in keiner Weise entsprochen hätte, so erschien es angemessen, Bretten zur Wechselstation zu machen und die Strecke Bretten-Landesgrenze der württembergischen Bahnverwaltung zu belassen.

Bezüglich des Rückkaufsrechts für letztere Strecke wurde bestimmt, daß es nicht vor Ablauf von fünfundzwanzig Jahren ausgeübt werden dürfte und ihm eine dreijährige Kündigung sowie eine Vereinbarung über die künftige Ordnung der Betriebsverhältnisse vorangehen sollte — eine Beschränkung, auf die sich Baden nicht hätte einzulassen brauchen, die aber doch nach Lage der Sache für wenig bedenklich gelten konnte.

An dem neuen Wechselbahnhof übernahm Württemberg einen angemessenen Teil der Bau- und Unterhaltungskosten; derselbe wurde mit Rücksicht darauf, daß aus vier Richtungen Bahnen einmünden, auf ein Viertel der Gesamtkosten bemessen.

Die Bestimmung des alten Vertrages, daß die Bahn Bruchsal-Friedrichshafen als eine einzige ununterbrochene Bahn betrieben werden solle, wurde durch den Rückkauf hinfällig. Als teilweiser Ersatz wurde von Baden beantragt, daß zwischen Bruchsal und Stuttgart kein Wagenwechsel stattfinden und eine Gleichstellung der Tarife von Stuttgart nach Bruchsal und der nach Heilbronn eintreten solle. Württemberg verstand sich jedoch nur zu der etwas dehnungsfähigen Zusicherung, daß zwischen Bruchsal und Bietigheim ein Wagenwechsel tunlichst zu vermeiden sei. Eine Gleichsetzung der Tarife lehnte es ab. Damit war Württemberg die Möglichkeit gegeben, durch die Begünstigung der Bietigheim-Heilbronn-Heidelberger Linie mit der Bietigheim-Bruchsal-Heidelberger Bahn in Konkurrenz zu treten, soweit es sich um Württembergs Verkehr nach und von Norden und Nordwesten handelte. Eine hervorragende Bedeutung war diesem Umstande aber nicht beizumessen, da Baden es durch den Einfluß, den es auf die Beziehungen Württembergs zum Westen und Norden naturgemäß ausübt, mehr oder minder in der Hand hatte, sich die Neutralität der württembergischen Bahnen für die in Betracht kommenden Routen zu sichern. Zudem ist Baden an der Bruchsaler Linie mit nur 49 Kilometern, an der württembergischen Konkurrenzlinie nach Heidelberg aber mit 57 Kilometern beteiligt.

Digitized by Google

Die größten Schwierigkeiten bereitete die Entschädigungsfrage. Der Artikel 2 des Staatsvertrages von 1850 bestimmte hierüber, daß Baden die Bahn an sich ziehen könne „gegen Rückvergütung der von Württemberg auf jene Bahnstrecken aufgewendeten sämtlichen Anlagekosten, nach alleinigem Abzuge des Minderwertes der einer Abnützung und der Fäulnis unterworfenen Teile". Ueber die Festsetzung dieses Minderwertes gingen die Ansichten der beiderseitigen Kommissare weit auseinander. Entgegen der Auffassung der badischen Verwaltung legte Württemberg die Bestimmung im engsten Sinne und wörtlich dahin aus, daß ein Minderwertsabzug nur bei denjenigen Teilen stattzufinden habe, welche nicht durch den ordentlichen Gebrauch oder durch die Zeitdauer, sondern nur durch wirkliche Abnützung oder Fäulnis im engsten Sinne des Wortes einer rascheren Entwertung unterlägen. Es anerkannte demgemäß einen Minderwert nur für Schienen, Schwellen, eisernen Brückenoberbau und hölzerne Oberbaukonstruktionen und Einfriedigungen, nicht aber für Hochbauten und das Mauerwerk der Kunstbauten, weil diese weder einer Abnützung noch der Fäulnis unterworfen seien. Höchstens sollte es sich dabei um den Ersatz für die Ausbesserung etwaiger Beschädigungen handeln können.

Nun war zwar nicht daran zu zweifeln, daß sämtliche Hoch- und Kunstbauten (Brücken, Stützmauern ꝛc.) nach fünfundzwanzigjähriger Benutzung durch Verwitterung oder Erschütterungen, die das Mauerwerk bei Eisenbahnen ja früher als anderswo dem Ruin entgegenführen, an ihrem Werte verloren hatten und dies umsomehr, als seit dem Beginn der Verhandlungen die Unterhaltungsarbeiten von Württemberg minder sorgfältig betrieben worden waren. Es ist vielleicht auch anzunehmen, daß die betreffende Bestimmung beim Vertragsschlusse so verstanden worden war, wie die badische Verwaltung sie auffaßte, und daß eine entsprechende Fassung s. Zt. von Württemberg nicht beanstandet worden wäre. Württemberg beharrte aber unerschütterlich auf seiner Auffassung, einer Auffassung, die ihm allerdings entschieden zum Vorteil gereichte und durch den wenig glücklich gewählten Wortlaut jener Bestimmung unterstützt wurde. Man einigte sich schließlich dahin, daß Baden einen Pauschalbetrag von 75 000 Mk. zwecks Vornahme der nötigen Reparaturen erhalten sollte.

Eine weitere heftige Kontroverse entstand bei der Bestimmung des Minderwertes der Schienen.

Als Grundlage für diese war vereinbart worden, daß die Differenz zwischen Anschaffungs- und Materialwert als Abnützungsquote anzunehmen sei. Nun kosteten die Schienen zur Zeit des Bahnbaues 12 Mk. pro Zentner, 1878 hingegen nur 6 Mk. Konnte Baden da auch nicht verlangen, daß ihm der seit dem Bahnbau eingetretene Rückgang in den

Digitized by Google

Schienenpreisen zu gute komme, so konnte ihm Württemberg andrerseits nicht wohl zumuten, daß es für abgängige Schienen den Preis vergütet erhielt, den es zur Zeit der Erbauung der Bahn daraus hätte erzielen können und der dem jetzigen Preise neuer Schienen entsprach.

Württemberg bestand aber darauf, und um sich nicht erst einer immerhin zweifelhaften schiedsgerichtlichen Entscheidung auszusetzen und die Verhandlungen ins Stocken geraten zu lassen, gab Baden schließlich nach. Es zahlte so für bereits längere Zeit in Gebrauch befindliche Schienen einen weit höheren Betrag (9 Mk. pro Zentner), als neue gekostet hätten.

Die Bezahlung der Kaufsumme für die Bahn sollte bei dem Uebergange des Betriebes an Baden in die württembergische Staatshauptkasse erfolgen. Falls ihr Betrag bis dahin noch nicht festgesetzt war, hatte Baden eine Abschlagszahlung von 2,5 Mill. Mk. zu leisten und den Rest mit 4½ Prozent zu verzinsen. —

Es ist selbstverständlich, daß Württemberg nur mit Widerstreben eine seiner einträglichsten Bahnstrecken abtrat, und daher auch sehr begreiflich, daß es mit Zähigkeit an allen Forderungen festhielt und sie durchsetzte, zu denen ihm die Fassung des Art. 2 des alten Vertrages die Hand bot. Wenn aber auch Baden infolgedessen nicht alle seine Wünsche befriedigt sah, so war das Ergebnis im großen und ganzen doch als ein befriedigendes anzusehen, und es wurde seitens der Eisenbahnkommission des Landtags mit Recht beurteilt als „ein Ereignis, welches, längst erwünscht, nur mit Freude begrüßt werden kann". Führte es doch den badischen Staatsbahnen eine verkehrsreiche, gut rentierende Strecke zu und das um eine Rückkaufssumme, die nach Maßgabe damaliger Gesamtbaukosten trotz der hohen Schienenpreise eine wohlfeile zu nennen war.

Auch das Bestreben der Regierung, auf gütlichem Wege eine Verständigung herbeizuführen, wurde als gerechtfertigt anerkannt, und dem Vertrage die fast einhellige Zustimmung der Kammern ausgesprochen. –

Die gesamte Rückkaufssumme betrug 3 420 478 Mk., von denen 2 500 000 Mk. am 15. Oktober 1879, der Rest am 22. April 1880 und 18. Juli 1881 gezahlt wurden. Der Ausbau des Bahnhofs Bretten hat einen weiteren erheblichen Betrag erfordert*).

Auch zu dem endgiltigen Ankaufe der Freiburg-Breisacher Bahn gab der Landtag 1877—79 seine Zustimmung, da die inzwischen besser gewordene Lage des Geldmarktes der Regierung gestattete, die zur Heimzahlung des Baukapitals erforderlichen Mittel unter verhältnismäßig günstigen Bedingungen zu beschaffen. Freiburg und Breisach verzichteten auf die Einhaltung der konzessionsmäßigen einjährigen Kündigungsfrist.

*) Vgl. Vh. 1877—79, II., 4. B. B.-H. S. 697, 849, P.-H. 131, I., B.-H. S. 540, P.-H. S. 178.

Digitized by Google

Der Uebergang der Bahn in das Eigentum des Staates wird als am 1. Januar 1879 erfolgt gerechnet, doch kam der definitive Kaufvertrag erst gegen Ende des Jahres 1881 zu stande. Als Kaufpreis zahlte der Staat 1 687 100 Mk.

Diese Summe bildet im wesentlichen den Gegenwert der von Freiburg und Breisach für den Bahnbau aufgenommenen beiden Anleihen von 1 200 000 Mk. zu 4½ Prozent vom Baseler Bankverein (Frankenfuß) und 398 868 Mk., ebenfalls zu 4½ Prozent, in Baden aufgebracht (Guldenfuß). Der Restbetrag stellt den Entgelt für Zinsen, Schenkungswerte und anderes dar*).

C. Anfänge neuer Bautätigkeit.

Die Frage der Verbindung von Freiburg und Donaueschingen durch eine Höllentalbahn hatte in der Zwischenzeit nicht geruht. Seit Dezennien von den beteiligten Bewohnern des Schwarzwaldes und Breisgaues angestrebt, war sie von diesen zum Gegenstande vieler Hunderte von Petitionen gemacht worden. Immer lauter waren die Klagen über den wirtschaftlichen Rückgang geworden, welcher sich infolge des Mangels an Eisenbahnen bemerkbar machen sollte, und immer dringender die Bitten um Abhilfe.

Es sei ein großer Teil des badischen Landes, hieß es darin, welcher den Hilferuf nach einer Eisenbahnverbindung erschallen lasse. Ohne die Verbindung mit dem allgemeinen Bahnnetze müsse der mittlere Schwarzwald der Verarmung und Entvölkerung verfallen, denn er vermöge nicht, aus dem unfruchtbaren Boden seine Nahrung zu gewinnen. Wenn man seine Industrie durch Vorenthalten der Eisenbahnverbindung konkurrenzunfähig mache und ihm damit seine seitherige Ernäherin, die Industrie, entreiße, so schütze ihn vor der Verarmung nur der Wegzug in begünstigtere Landesteile oder übers Meer.

So war seit dem Jahre 1861 kaum ein Landtag vergangen, der nicht mehr oder minder eingehende Erörterungen der Frage herbeigeführt hätte. Die Wahl der Triberger Linie hatte naturgemäß bewirkt, daß die Stände sich den weiteren Wünschen aus finanziellen Gründen zunächst ablehnend gegenüberstellten. Prinzipielle Bedenken gegen die Bahn aber lagen nicht vor — ihre volkswirtschaftliche Bedeutung wurde im Gegenteil allgemein anerkannt — und mit der Zeit verfehlten auch die fortgesetzten Bemühungen der interessierten Schwarzwaldgemeinden ihren Eindruck auf die Kammern nicht. Letztere Wirkung wurde dadurch verstärkt, daß sie es nicht bei Klagen und Bitten bewenden ließen, sondern teils durch Sachverständige Vermessungen vornahmen und Kostenanschläge

*) Vgl. Vh. 1877—79, 5. B.-H. S. 191, S. 347, P.-H. S. 64. A. v. Mayer, Geschichte und Geographie der deutschen Eisenbahnen, S. 318.

Digitized by Google

ausarbeiteten, andrerseits sich zu materiellen Opfern wie der unentgeltlichen Abtretung des erforderlichen Geländes, freier Schwellenlieferung und Geldbeiträgen oder größeren Darlehen erboten – ein Beweis, daß sie die Lage ernst auffaßten.

Auf wiederholte dringende Empfehlung der Kammern ließ die Regierung in den Jahren 1871—73 Untersuchungen über die Bau- und Betriebswürdigkeit der miteinander rivalisierenden Linien über Neustadt und über Furtwangen anstellen. Ueber das Resultat wurde von der Eisenbahnkommission ein eingehender Bericht erstattet. Dieser gelangte zu dem Schlusse, daß die Neustadter Linie den Vorzug verdiene — aus technischen Gründen, da sie virtuell kürzer und günstiger zu betreiben sei; aus volkswirtschaftlichen Gründen, weil sie das Herz des Schwarzwälder Industriebezirks durchziehe und eine Lebensfrage für diesen Bezirk sei, während Furtwangen und das Bregetal günstiger zu den bestehenden Eisenbahnen gelegen seien. Die Linie Furtwangen-Donaueschingen, meinte die Kommission, würde sich, weil als Lokalbahn nach den Grundsätzen der Sekundärbahnen mit verhältnismäßig geringem Aufwande zu bauen, auch besser zur Ausführung als Privatunternehmen eignen. Aber auch der Bau der Neustädter Bahn, führte sie weiter aus, müsse in Hinsicht auf die Höhe des Eisenbahnbaubudgets und der Eisenbahnschuld sowie die auf ca. 29 Mill. Mk. veranschlagten Kosten in unbestimmte Zeit verschoben werden; doch sollten die Untersuchungen und sonstigen Vorarbeiten zur Gewinnung genauerer Anhaltspunkte fortgesetzt werden.

Die Hoffnungen der Schwarzwaldbewohner waren damit wieder illusorisch geworden, und die ungünstigen Verhältnisse der folgenden Jahre ließen die Wahrscheinlichkeit der baldigen Erfüllung ihrer Wünsche immer geringer erscheinen. Trotzdem setzten sie ihre Bestrebungen unermüdlich fort. Es bildete sich ein Komitee, welches durch den Schweizer Ingenieur Karl Müller in Olten Projekte, Pläne und Profile nebst Erläuterungen und Berechnungen für eine Bahn mit teilweisem Zahnradbetrieb ausarbeiten ließ und sie dem Eisenbahnministerium (d. i. dem Handelsministerium) mit der Bitte um Prüfung an Ort und Stelle einsandte, gleichzeitig die dringendsten Wünsche auf die Strecke Freiburg-Neustadt beschränkend.

Während der Voranschlag des Schweizer Ingenieurs für die Strecken Freiburg-Neustadt und Neustadt-Hüfingen (bei Donaueschingen) auf 12 und 11,15 Mill. Mk. lautete, berechnete die Generaldirektion für jede der beiden nunmehr einen solchen von rund 17 Mill. Mk. Trotz dieses finanziell wenig günstigen Ergebnisses — technisch war das Projekt durch die Hereinziehung einer Zahnradbahn der Möglichkeit seiner Ausführung ein gut' Teil näher gerückt — wurden die neuerdings eingelaufenen Petitionen von den Eisenbahnkommissionen der Session 1879—80 warm

Digitized by Google

befürwortet, besonders von der der ersten Kammer. Das Land wolle keine Zurücksetzung eines Landesteils und seiner Bewohner; es wolle „Gleichberechtigung und keine Stiefkinder". Wenn nun auch das Plenum der Kammern mit Rücksicht auf die Finanzlage keine Aussichten auf baldigen Bau der Bahn eröffnen wollte, so war doch insofern ein Fortschritt zu verzeichnen, als grundlegende Anschauungen und Prinzipien über die Bedürfnisfrage und das System der Ausführung zum Ausdruck gebracht wurden. Unter der Bedingung, daß die interessierten Gemeinden sich zu unentgeltlicher Ueberlassung des Terrains und sonstigen Zuschüssen verpflichten würden, sollte die Höllentalbahn Freiburg-Neustadt als Staatsbahn, jedoch nach dem System einer Sekundärbahn mit durchweg eingleisiger Anlage gebaut werden und zwar sobald die Finanzlage des Landes die Ausführung möglich erscheinen lassen würde. Das Eisenbahnbaubudget pro 1880—81 bewilligte gleichzeitig die Mittel zu einer nochmaligen Revision und weiteren Ausarbeitung des Projektes.

Auf Anweisung des Handelsministeriums zog die Generaldirektion bei den neuen Arbeiten zum ersten Male auch die Anlage einer schmalspurigen Bahn in Betracht. Sie gelangte jedoch nach eingehender Prüfung zu dem Resultat, daß die für eine Schmalspurbahn sprechenden finanziellen Gründe (Minderaufwand: rund 4 Mill. Mk.) nicht gewichtig genug seien, um gerade bei dieser Bahn ein erstmaliges Abweichen von der normalen Spur zu rechtfertigen. Der für die Verzinsung des höheren Anlagekapitals erforderliche Mehraufwand von ca. 80 000 Mk. dürfe nicht gescheut werden, wenn man mit demselben eine Bahn erhalten könne, welche sich an die übrigen Bahnen des Landes gleichartig anschließe und der Ausdehnungsfähigkeit des Bahnverkehrs weitere Grenzen ziehe als eine schmalspurige Anlage. Letztere würde wegen ihrer beschränkten Betriebsfähigkeit ernste Schwierigkeiten bereiten können, sobald die Weiterführung nach Donaueschingen und die Dienstbarmachung für den Transitverkehr in Frage kommen würden.

Große technische Schwierigkeiten lagen im übrigen nicht mehr vor. Die Bahn sollte eine Länge von ca. 35 Kilometern erhalten, von denen 7 Kilometer als Zahnradbahn hergestellt werden sollten. Die Maximalsteigung der projektierten Adhäsionsbahn betrug 2,5 Prozent, diejenige der Zahnradstrecke 5,5 Prozent, der kleinste Kurvenradius 240 Meter. Die zu übersteigende Höhendifferenz zwischen Freiburg und dem Orte Hinterzarten stellte sich auf 625 Meter.

Als finanzielles Gesamtresultat ergab sich folgende Berechnung:

Die Kosten des Baues einschließlich des Betriebsmaterials wurden auf nur 7 700 000 Mk. veranschlagt, für die bei Annahme eines Zinserfordernisses von 4 Prozent jährlich ca. 310 000 Mk. aufzubringen waren. Wurden nun auf die normalen Taxen des internen badischen

Digitized by Google

Gütertarifs Kilometerzuschläge von rund 30 Prozent wie bei der Murgtalbahn erhoben, so war ein Ueberschuß der Betriebseinnahmen über die Ausgaben von ca. 20 000 Mk. zu erwarten. Dieser mutmaßliche Ueberschuß erhöhte sich auf ca. 60 000 Mk., wenn die Zuschläge in einzelnen Güterklassen bis auf 50, 70 und 100 Prozent über dem normalen Tarif festgesetzt wurden. Die Zinsendeckung erforderte somit einen jährlichen Zuschuß von ca. 250 000 bezw. 300 000 Mk.

Selbstverständlich konnte diese Berechnung nur auf relative Zuverlässigkeit Anspruch erheben.

Vom finanziellen Standpunkt beurteilt, wäre es somit wünschenswert erschienen, den Bahnbau wenigstens solange zu verschieben, bis der erforderliche Zinsenzuschuß aus vermehrten Erträgen der Eisenbahnen selbst hätte aufgebracht werden können. Andrerseits aber sprachen die fühlbaren Wirkungen des Eisenbahnmangels in den beteiligten Landesgegenden und Gründe der Billigkeit umsomehr für die Gewährung des schon so lange erstrebten Verkehrsmittels, je mehr jene sich selbst durch die Tat zur Bringung erheblicher Opfer bereit zeigten. Die damaligen, infolge der Krise sehr gefallenen Materialpreise und Arbeitslöhne verstärkten das Gewicht dieser Gründe.

Die Regierung erachtete daher die baldige Ausführung der im Prinzip ja beschlossenen Bahn für angezeigt und unterbreitete den Ständen zu Beginn des Jahres 1882 einen dahinzielenden Gesetzentwurf. Zur Voraussetzung des Baues war in diesem gemacht, daß der Staatsbahnverwaltung das für die Anlage der Bahn erforderliche Gelände durch die Interessenten unentgeltlich abgetreten und zu den Baukosten ein barer Beitrag von 500 000 Mk. geleistet würde; daß ferner Freiburg und Neustadt auf den — früher zugesagten — Ersatz der Kosten für ihre Vorarbeiten verzichteten. Sobald diese Zugeständnisse sichergestellt sein würden, sollte der Bau beginnen.

Die Forderung angemessener Beiträge zu den Kosten der Bahn entsprach nur den vorher von der Kammer aufgestellten Bedingungen. Sie rechtfertigte sich dadurch, daß es sich hier um ein Unternehmen vorwiegend lokaler Natur handelte, dessen Rentabilitätsaussichten insofern nicht zweifelhaft waren, als man mit Sicherheit voraussagen konnte, daß es dem Staate dauernde Opfer auferlegen und dabei zugleich für weitere Projekte ähnlicher Art vorbildlich sein würde.

Die Mehrheit der Eisenbahnkommission der zweiten Kammer sprach sich mit der Regierung für eine normalspurige Bahn aus. Denn war auch zweifellos die Wichtigkeit der Bahn früher überschätzt worden, indem man sie als Glied einer den Westen und Osten Europas verbindenden Weltbahn betrachtete, so war doch ebensowenig das andere Extrem richtig, daß ihr ausschließlich lokale Bedeutung zukomme. Nach Donaueschingen

Digitized by Google

mußte die Bahn später doch einmal fortgesetzt werden, und alsdann bot sie einen kürzeren Weg von Freiburg nach Konstanz und dem Osten. Die Verteuerung der Fracht durch das notwendige Umladen an den beiden Endpunkten mußte dann, wenn sie auch nicht erheblich war, immerhin ins Gewicht fallen. Auch anderen Mängeln konnte durch die Normalspur vorgebeugt werden.

Hingegen war die Kommission der sehr richtigen Ansicht, daß eine allzu große Erhöhung des Normaltarifs ein wenig geeignetes Mittel sein würde, um den Verkehr der Gegend bezw. den Ertrag der Bahn zu heben. Sie sah daher eine Erhöhung um mehr als 30 Prozent als unhaltbar an. Die Interessentenbeiträge in der verlangten Höhe, die inzwischen den entschiedensten Widerspruch der Städte Freiburg und Neustadt erweckt hatte, bezeichnete sie zwar als erheblich; doch glaubte sie eine Minderung nicht befürworten zu können. Was aber das wesentliche war: die Kommissionsmehrheit meinte, die Finanzlage erst dann zur Inangriffnahme des Baues für geeignet halten zu können, wenn ein Staatszuschuß zur Verzinsung und Amortisation der Eisenbahnschuld nicht mehr erforderlich sein würde. Sie beantragte daher die Ablehnung der Vorlage in ihrer Gesamtheit, den einzelnen Artikeln im übrigen zustimmend.

Die Majorität des Plenums stellte jedoch den finanziellen Erwägungen die volkswirtschaftlichen voran. Mit Rücksicht auf die Erklärung von Freiburg und Neustadt, daß ein Beitrag von 500 000 Mk. eine unmögliche Leistung sei, setzte sie die Anforderung auf 200 000 Mk. herab und nahm den sonst unveränderten Entwurf gegen den Widerspruch einer nicht unerheblichen Minorität an. Die erste Kammer stimmte diesem Beschlusse einhellig zu*).

Am 23. Mai 1887 wurde die Bahn dem öffentlichen Verkehre übergeben. Sie ist 34,89 Kilometer lang; 7,17 Kilometer sind als Zahnstangenbahn angelegt**). Die Anfangsstrecke Frei-

*) Vgl. Vh. 1881—82, II., 4. B.-H. S. 169, 620, P.-H. S. 120, I., P.-H. S. 90.

**) Ueber die Konstruktion derselben sei bemerkt: Die Zahnstange kam in Stücken von 3 Metern mit je 3 Zähnen zur Verwendung. Sie ist eine Leiterstange. Die Befestigung der Zähne wurde nach D. R. P. Nr. 39 496 bewirkt.

Wesentliche Konstruktionseigentümlichkeiten sind: die Stange besteht aus zwei seitlichen Wangen, in welche die kegelförmigen Zähne mit kreiszylindrischen Zapfen ohne Vernietung eingesetzt sind. Eine auf der inneren Seite jedes Wangenstücks angewalzte Längsrippe verhindert jede Drehung der Zähne. Ein Teil dieser Zapfen ist beiderseits mit Schraubenansätzen versehen und bewirkt durch außerhalb der Wangen aufgeschraubte Muttern den Zusammenhalt der Zahnstange. Die Enden zweier aneinanderstoßenden Zahnstangenstücke sind durch Laschen verbunden, welche die Zapfen der vier am Stoße liegenden Zähne

Digitized by Google

burg-Himmelreich und die Endstrecke Hinterzarten-Neustadt tragen den Charakter einfacher Talbahnen und setzten der Ausführung keine nennenswerten Bauschwierigkeiten entgegen. Bedeutende Bauten wie Tunnel, hohe Stütz- und Futtermauern, ausgedehnte Felsensprengarbeiten ꝛc. wurden bei der Adhäsionsstrecke Himmelreich-Hirschsprung im eigentlichen Höllental notwendig, die bereits eine rechte Gebirgsbahn ist. Die Zahnstangenstrecke Hirschsprung-Hinterzarten endlich bildet den hauptsächlichsten Teil der Gebirgsbahn. Sie enthält die bedeutendsten Bauten. Unter diesen ist am bemerkenswertesten der mächtige Ravennaviadukt, eine vierbogige Brücke von 221,77 Metern Gesamtlänge und 143,64 Metern Gesamtlichtweite in einer Höhe von 37 Metern über der Sohle des Ravennabaches. An Kosten hat die Bahn 7 050 000 Mk. erfordert. —

Die Bahn von Seckach nach Miltenberg, welche vertragsmäßig binnen zehn Jahren nach Ratifikation des 1871er Vertrages, d. h. bis zum Februar 1882 vollendet werden sollte, wurde bis dahin nicht ausgeführt. Der Grund hierfür ist, daß der Bahn eine Bedeutung für den allgemeinen Verkehr nicht mehr zukam, seitdem in der Lohrer und der Erbacher Linie zu beiden Seiten Parallelbahnen entstanden, welche den in Frage stehenden Durchgangsverkehr an sich zogen und der Miltenberger Bahn sehr wenig übrig gelassen haben würden. Sodann hätte auch ihr Bau dem Staate schwere finanzielle Opfer auferlegt, da ihm die Verzinsung der auf ca. 10 Millionen Mark veranschlagten Baukosten bis Miltenberg für die ersten fünfzehn Jahre ganz zur Last gefallen wäre, auf einen Ersatz aus den Betriebseinnahmen, welche im allergünstigsten Falle wohl gerade die Betriebskosten gedeckt hätten, aber nicht zu rechnen war.

Baden leitete deshalb neue Unterhandlungen mit Bayern ein, welche durch eine Modifikation der beiderseitigen Verpflichtungen für Baden günstigere Bedingungen anstreben sollten. Sie führten im Jahre 1878 zu einem vorläufigen Einverständnis, wonach einerseits der von Bayern auszuführende Bau der Bahn Bergzabern-Kaltenbach, andrerseits der Bau des badischen Teils der Seckach-Miltenberger Bahn bis auf weiteres

---

derart umfassen, daß sie ein Ausschlitzen des untersten Zahnes verhindern und den Spielraum im Zahnstangenstoß beschränken.

Die Zahnstange ruht auf gußeisernen Stühlen, welche auf die eisernen Querschwellen in der Mitte des Schienengleises aufgeschraubt sind. Die größeren dieser Stühle stützen sich mittels angegossener Lappen gegen die Kante der Querschwellen und übertragen so den Zahnraddruck, der durch das am Fuß der Stange aufgenietete Druckstück von ihnen aufgenommen wird, auf die Querschwellen bezw. den Untergrund.

Das Gewicht pro 1 Meter Zahnstange einschließlich der Befestigungsteile stellte sich auf 101 Kilogramm. Die Herstellungskosten betrugen pro 1 Meter 37,80 Mk. Zu vgl. Jahr.-Ber. 1887 S. 26.

Digitized by Google

vertagt wurde. Falls Bayern sich entschließen würde, den bayrischen Teil allein auszuführen, hatte es denselben auch auf seine Rechnung zu betreiben. —

Betreffs der Bahn Bergzabern-Kaltenbach, deren Herstellung Bayern in dem erwähnten Vertrage bekanntlich auf sich genommen hatte, sei bemerkt, daß sie als Gebirgsbahn schwierig zu bauen und zu betreiben gewesen wäre und daß sie überdies neben der Landau-Zweibrückener Linie überflüssig erschien, weshalb Bayern die eingegangene Verpflichtung zu ihrem Bau als eine lästige empfunden hatte.

Bayern schritt dann auch tatsächlich dazu, die Strecke Miltenberg-Amorbach zu bauen und zu betreiben. Die Herstellung geschah in einfacher Weise nach den Normalien für den Sekundärbetrieb.

Eine Petition der in ihren Hoffnungen getäuschten Gemeinden der Bezirke Buchen und Walldürn legte nun der badischen Regierung die Erwägung nahe, ob nicht in ähnlicher Weise mit verhältnismäßig geringen Opfern auch diesen Bezirken zu helfen sei. Die Regierung gab den petitionierenden Gemeinden ihre Bereitwilligkeit zu erkennen, dem Bau einer Sekundärbahn näherzutreten, sofern jene sich mindestens durch Stellung des erforderlichen Geländes beteiligen würden. Nachdem die interessierten Gemeinden sich hierzu bereit erklärt hatten, erfolgte sofort die Ausarbeitung der Pläne. Um den Bauaufwand nach Möglichkeit zu vermindern, wurde eine normalspurige Sekundärbahn einfachster Konstruktion mit starken Steigungen und Gegengefällen (max. 1 : 50) und kleinen Bogen (Radius min. 200 Meter) in Aussicht genommen.

Zuverlässige Rentabilitätsberechnungen anzustellen, war mangels genügender Anhaltspunkte nicht möglich. Nach der Schätzung der Regierung war bei einem Anlagekapital von rund 1 600 000 Mk. (exkl. der Kosten des Geländes) eine Einnahme von rund 72 000 Mk. und eine Ausgabe von 62 850 Mk., somit ein Ueberschuß von 9150 Mk. zu erwarten, der zur 4prozentigen Verzinsung eines Kapitals von rund 230 000 Mk. hinreichte. Für den weiteren Kostenbeitrag von rund 1 370 000 Mk. war somit ein Zuschuß von 54 000 Mk. erforderlich.

Die Regierung ging nun von der Ueberzeugung aus, daß dieses Opfer ausgeglichen oder überwogen würde durch die Vorteile, welche aus dem Unternehmen für die Landwirtschaft und das Gewerbe jener Gegend hervorgehen würden. Immerhin hatte die Staatskasse eine bleibende Last auf sich zu nehmen zu Gunsten wesentlich lokaler Interessen, und es erschien daher wie bei der Höllentalbahn durchaus gerechtfertigt, daß die Lokalinteressenten zu den Baukosten einen ihren Kräften entsprechenden Beitrag leisteten. Da indessen die beteiligten Gemeinden sich infolge ihrer tatsächlich geringen finanziellen Leistungsfähigkeit außer stande erklärten, einen Barbeitrag aufzubringen, und das Unternehmen nicht ge-

Digitized by Google

rade von der absoluten Einhaltung einer festen Beitragsquote als vielmehr der Wahrung des Grundsatzes einer den konkreten Verhältnissen anzupassenden Beteiligung abhängig gemacht werden sollte, so begnügte die Regierung sich mit der Forderung unentgeltlicher Geländestellung.

Wie bei der Höllentalbahn lag also auch hier der Gedanke zu Grunde, die Bewohner eines größeren Landesteils aus ihrer Abgeschlossenheit herauszureißen, sie konkurrenz- und steuerfähig zu erhalten. Ebenso stand nicht nur keine Rente, sondern eine regelmäßige Einbuße in Aussicht. Wenn diese nun bei der vorhandenen Unzulänglichkeit der Eisenbahnrente auch als ein schweres Opfer betrachtet wurde, so waren die Stände doch der Ansicht, daß die Förderung der volkswirtschaftlichen Interessen des Landes höher stehe als die der finanziellen und daß durch die Annahme des bezüglichen Gesetzentwurfs eine Pflicht der Billigkeit und Gerechtigkeit gegen die Bevölkerung des Odenwaldes erfüllt würde, da ihr in dem früheren Vertrage die Herstellung einer Bahnverbindung zwischen Odenwald und Maintal in noch viel vollkommenerer Weise, als dies jetzt der Fall sein sollte, in nahe Aussicht gestellt worden war.

In dem Gesetze vom 7. Juni 1884*) wurde die Bahn genehmigt. Die den Interessenten auferlegte Verpflichtung, welche bei Verfall des Gesetzes bis zum Ausgange des Jahres 1885 zu erfüllen war, wurde dadurch rechtzeitig sichergestellt, daß die Gemeindeorgane von Buchen und Walldürn gemeinsam die Garantie für die Geländestellung übernahmen.

Zur Eröffnung gelangte die 19,31 Kilometer lange Bahn am 1. Dezember 1887. Ihre Kosten haben 1 471 000 Mk. betragen**).

Auch eine kleine Privatbahn, die sogen. Ettlinger Seitenbahn, kam in dieser Zeit zur Ausführung.

Die Station Ettlingen der badischen Hauptbahn ist von der gleichnamigen Stadt ca. 3 Kilometer entfernt gelegen. Um diesem Uebelstande abzuhelfen, beschloß die Stadtbehörde im Jahre 1884, auf eigene Kosten Stadt und Station durch eine Zweigbahn miteinander zu verbinden. Unterm 9. April 1885 wurde ihr die Konzession erteilt und die von der Staatsbahnverwaltung für Rechnung der Stadt als Bahn untergeordneter Bedeutung gebaute Seitenbahn am 26. August 1885 eröffnet. Die Baukosten der 2,21 Kilometer langen Bahn stellten sich auf rund 112 300 Mk. Sie wurde in erster Linie zur Bedienung des Lokalverkehrs zwischen Karlsruhe und Ettlingen bestimmt; ihre Züge verkehrten deshalb nach Bedarf auch auf der Staatsbahnstrecke Ettlingen-Karlsruhe, auf letzterer für Rechnung der Staatsbahnverwaltung. Die

*) Ges.- u. V.-Bl. 1884 S. 191.

**) Vgl. Vh. 1883—84, II., 4. V.-H. S. 585, 704, P.-H. S. 201, I., P.-H. S. 150.

Digitized by Google

Beförderung wurde bis auf weiteres auf Personen, Traglasten, Reisegepäck und Hunde beschränkt. Für die Unterhaltung und den Betrieb der Bahn erhielt die Staatsbahnverwaltung den Ersatz ihrer Kosten. Soweit das von Ettlingen aufgewendete Anlagekapital sich nicht mit 4 Prozent verzinsen würde — es ist mittels einer 4prozentigen Anleihe der Stadt aufgebracht worden —, erhielt sie die Mitbenutzung des Bahnhofs Ettlingen unentgeltlich eingeräumt. Die 43 000 Mk. betragenden Kosten des Anschlusses übernahm die Staatsbahnverwaltung*).

Endlich wurde auch eine der älteren Privatbahnen, die Elztalbahn Denzlingen-Waldkirch von der Staatsbahnverwaltung erworben.

Die auf 300 000 Gulden = 515 000 Mk. veranschlagten Baukosten dieser Bahn waren ganz beträchtlich überschritten worden; sie hatten sich auf rund 790 000 Mk. gestellt, wozu noch der Aufwand für Vorarbeiten, Geldbeschaffung usw. kam. Infolge dieser enormen Ueberschreitung traf die Voraussetzung, von der bei Erlaß des Gesetzes vom 30. März 1872 ausgegangen worden war: daß nämlich der der Stadt Waldkirch zugestandene Anteil an der Bruttoeinnahme von 40 Prozent einer 4prozentigen Verzinsung des Baukapitals entsprechen würde, bei weitem nicht zu. Die Verzinsung blieb eine Reihe von Jahren unter 3 Prozent; im Durchschnitt der Jahre 1875—84 betrug sie 3,012 Prozent. Da nun Waldkirch die aufgenommenen Gelder zum größeren Teil mit 4½ Proz. verzinsen mußte, so erwuchs ihr durch das Bahnunternehmen eine erheblich größere Last, als ihr aufzubürden beabsichtigt war. Es entstanden des weiteren Meinungsverschiedenheiten zwischen Stadt und Staatsbahnverwaltung, insbesondere über die Anrechnung der Betriebskosten, die schließlich die Kündigung des im Jahre 1875 getroffenen Uebereinkommens durch Waldkirch zur Folge hatten. Eine Verständigung über neue Vereinbarungen kam nicht zu stande.

Unter diesen Umständen hielt die Regierung eine neue gesetzliche Regelung der Verhältnisse für notwendig, teils um letztere zu klären, teils um Waldkirch eine Erleichterung zu verschaffen. Der Erwerb der Bahn schien ihr das beste Mittel zur Erreichung dieser Zwecke.

Die Konzession vom 29. August 1872 hatte der Regierung das Recht eingeräumt, die Bahn jederzeit anzukaufen. Als Entschädigung sollte, falls der Rückkauf vor Ablauf von fünfundzwanzig Jahren nach der Betriebseröffnung stattfand, der Gemeinde das Anlagekapital und außerdem für diejenigen Jahre, in welchen sie nicht mindestens 4 Prozent Rente erhalten hatte, der hieran fehlende Betrag bezahlt werden. Mit Rücksicht auf andere Gemeinden, welche auch das Risiko ihrer Eisenbahnen auf sich genommen hatten, und auf die Grundsätze, die neuerdings bei

*) Vgl. Vh. 1885, II., 5. B.-H. S. 344 u. 388.

Digitized by Google

der Erbauung gleichartiger Bahnen zur Anwendung kamen, war die Zugrundelegung jener Bestimmung selbstverständlich nicht angezeigt; es erschien vielmehr gerechtfertigt, der Gemeinde ein gewisses Opfer aufzuerlegen. Die Regierung entschloß sich daher, der Stadt den Ankauf um die Summe von 700 000 Mk. anzubieten. Sie unterstellte dabei, daß es ihr durch Einrichtung eines einfachen Lokalbetriebes gelingen werde, die Betriebskosten, welche nach der Jahresberechnung der Generaldirektion für 1884 in diesem Jahre nicht weniger als 89 Prozent der Einnahmen betragen hatten, auf 70 Prozent der veranschlagten Roheinnahme von 60 000 Mk. herabzumindern. Zur 4prozentigen Verzinsung des Kaufpreises war also in diesem Falle noch immer ein Zuschuß von 10 000 Mk. erforderlich.

Die Kammern stimmten dem Plane der Regierung zu und Waldkirch nahm ihr Angebot ohne weiteres an. Am 1. April 1886 ging die Bahn in das Eigentum des Staates über*).

Daneben ist eine abermalige, im Jahre 1887 vorgenommene Erweiterung der Mannheimer Hafenanlagen zu erwähnen. Den Anlaß zu dieser gab der Aufschwung, welchen in den letzten Jahren der Schiffahrtsverkehr auf dem Rhein und in den Häfen Mannheims genommen hatte. Derselbe war allmählich ein so bedeutender geworden, daß Ausgangs 1883 sämtliche zur Lagerung von Rohmaterialien und zur Aufstellung von geeigneten Lagerhäusern vorhandenen Plätze vollständig in Anspruch genommen waren, während die Nachfrage nach solchen Plätzen fortdauerte.

Als geeignetster Ort zur Herstellung des neuen Hafens wurde das durch den Zentralgüterbahnhof, den Verbindungskanal und den Neckar begrenzte Dreieck gewählt, da dieses Gelände bereits Staatseigentum war.

Der neue sogen. Binnenhafen, welcher im Sommer 1887 dem Verkehre übergeben wurde, zerfällt in zwei von Norden nach Süden gerichtete Becken: in das westliche sogen. „lange Becken" und das östliche „kurze Becken". Beide sind am nördlichen Ende durch das sogen. „Wendebecken" mit einander verbunden. Sie haben ihren Eingang vom Neckar her.

Die Sohlenbreite der Becken wurde auf 40 Meter bemessen, damit drei große Rheinschiffe mit etwa 10 Metern Breite im Hauptpfahl bei Niederwasser noch bequem an einander vorüberfahren können. Die Sohle des Wendebeckens mißt 115 Meter.

Insgesamt wurden durch die Neuanlagen gewonnen: eine Uferlänge zum Anlegen von Schiffen von ca. 2,6 Km. und ca. 92 000 Quadratmeter an Lagerplätzen. Letztere befinden sich neben und zwischen

*) Vgl. Vh. 1885—86, II., 5. B.-H. S. 483, 508, B.-H. S. 138.

Digitized by Google

den Becken und sind außerdem durch entsprechend angelegte Straßen für Fuhrwerke und durch längs der Ufer hinziehende Gleise für den Eisenbahnverkehr zugänglich gemacht. Die Gleise liegen paarweise an den Langseiten der beiden Becken und stehen durch Weichen und Drehscheiben unter sich in Verbindung. Gegen Süden findet jedes Gleispaar seinen Anschluß an das Zufahrtsgleis zum Zentralgüterbahnhof mittels einer den alten Zollhafen auf neuer Brücke überschreitenden Sammelspur. Gegen Norden sind sie, soweit möglich, auch noch mit den Gleisen des Zentralgüterbahnhofs und des Neckarhafens verbunden, mit letzterem durch eine Drehbrücke über die Einfahrt vom Neckar in den Binnenhafen.

Der Kostenüberschlag für die Anlage hatte auf 1 810 000 Mk. gelautet. Der wirkliche Aufwand ist um ca. 200 000 Mk. dahinter zurückgeblieben*).

Eine kleine Erweiterung auf badischem Gebiete hatte in dieser Zeit auch die Main-Neckarbahn gefunden. Der Bau der Rheinbahn Mannheim-Schwetzingen-Karlsruhe hatte die Herstellung einer Verbindung zwischen Schwetzingen und Friedrichsfeld, die insbesondere für den Frankfurt-Baseler Verkehr von Wichtigkeit war, notwendig gemacht, und der Landtag 1873 hatte die nötigen Mittel bewilligt. Das erforderliche Uebereinkommen mit den an der Main-Neckarbahn weiter beteiligten Regierungen ließ jedoch bis zum 18. Mai 1878 auf sich warten. Darin wurde bestimmt, daß Baden die 7 Kilometer lange Strecke, ihrer geographischen Lage entsprechend, auf eigene Kosten herstellen und sie alsdann in die Betriebsgemeinschaft der Main-Neckarbahn einbringen sollte.

Am 29. Mai 1880 konnte die neue Linie der Verwaltung der letzteren zur Inbetriebnahme übergeben werden. Ihre Kosten haben rund 300 000 Mk. betragen**).

*) Vgl. Jahresbericht der Staatseisenbahnen 1887 S. 6.

**) Gleich an dieser Stelle sei auch Kenntnis gegeben von der neuesten Aenderung in der Verwaltung der Main-Neckarbahn.

Wie allgemein bekannt ist, vereinigten Preußen und Hessen auf Grund eines Vertrages vom 23. Juni 1896 ihre Eisenbahnnetze in der „preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft." Eine Fortbildung hat nun jener Vertrag erfahren in dem am 14. Dezember 1901 zwischen Baden, Preußen und Hessen geschlossenen „Staatsvertrag, die Vereinfachung der Verwaltung der Main-Neckarbahn betreffend." An die Stelle der neben Baden an der Bahn beteiligten Staaten Preußen und Hessen ist danach die preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft getreten. Die eigene Direktion der Bahn in Darmstadt ist am 1. Oktober 1902 aufgehoben worden. Die Bahn wird von diesem Zeitpunkt an durch die preußisch-hessische Eisenbahndirektion Mainz unter Oberaufsicht der Zentralstelle der pr.-h. Eisenbahngemeinschaft, also des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten, und zwar im allgemeinen nach den im Vertrage von 1896 zwischen Preußen und Hessen vereinbarten Bedingungen und Etatsgrundsätzen

Digitized by Google

Auf die besprochenen Ankäufe und Neubauten — letztere soweit betrachtet, als sie in dieser Zeit auch zur Ausführung erst beschlossen worden sind — hat sich die ganze Tätigkeit auf dem Gebiete des badischen Eisenbahnwesens in der Periode von 1874—1887 beschränkt. Die gesamte

---

mitverwaltet. In die Direktion hat die badische Regierung ein Kollegialmitglied zu ernennen, das die badischen Interessen wahrnehmen soll.

Auch künftig soll nach dem Vertrage das Einverständnis der badischen Regierung erforderlich sein

1) zur Aufnahme von Bahnstrecken in die Main-Neckarbahngemeinschaft und zur Ausscheidung solcher aus der Gemeinschaft,
2) zur Einstellung des Betriebes oder Aenderung der Betriebsart auf einzelnen Teilen der Bahn oder auf der ganzen Bahn,
3) zur Aufhebung von Bahnhöfen, Haltestellen und Haltepunkten,
4) zur Feststellung des Personenzugsfahrplans für die badischen Strecken der Bahn.

Für die auf seinem Gebiete liegenden Strecken der Main-Neckarbahngemeinschaft erhielt Baden das ihm bisher nicht zustehende Recht selbständiger Tarifbildung, soweit die Tarifsestsetzungen von den für die Strecken der badischen Staatsbahn gültigen Normen nicht abweichen.

Die Bestimmungen, nach welchen der Anteil Badens an den Einnahmen und Ausgaben der Main-Neckarbahn zu berechnen ist, gehen im wesentlichen dahin, daß Baden die Einnahmen aus Personen- und Güterverkehr auf badischem Gebiete vollständig erhält und außerdem als Zuschlag soviel Prozent dieser Einnahmen, als bei der pr.-h. Gemeinschaft die Gesamteinnahmen abzüglich der Einnahmen aus Personen- und Güterverkehr und der statutenmäßigen Pensions-Kassenbeiträge von der Einnahme aus Personen- und Güterverkehr ausmacht.

An den Ausgaben der Main-Neckarbahn hat Baden einen Prozentsatz seiner Gesamteinnahme zu tragen, welcher sich aus dem Verhältnis der Jahresausgaben zu den Jahreseinnahmen bei der pr.-h. Gemeinschaft jeweils ergibt. Dabei werden in die Jahreseinnahmen die statutenmäßigen Pensionskassenbeiträge der Beamten, in die Jahresausgaben die Pensionen und Hinterbliebenenbezüge, die öffentlichen Abgaben und die Aufwendungen für größere Bauten über 100 000 Mk. nicht eingerechnet. Da bei dieser Berechnungsweise Baden an dem günstigeren Betriebskoëffizienten der preußisch-hessischen Gemeinschaft teilnimmt, so ist ein höherer Reinertrag aus dem badischen Anteil an der Main-Neckarbahn zu erwarten.

Wie schon vorher angenommen werden durfte, gab die Verhandlung über den Vertrag in den Kammern Veranlassung zu einer öffentlichen Diskussion der staatsrechtlich-nationalen Eisenbahnfragen. Insbesondere Freisinnige und Sozialdemokraten machten Front gegen die beginnende „Verpreußung", wie das beliebte Schlagwort lautet, der badischen Eisenbahnen, dabei die Bedeutung des Vertrages, wie Staatsminister von Brauer bemerkte, weit überschätzend. Das Plenum pflichtete schließlich der Kommission bei, welche „durch die eingehende Prüfung des Vertrags zu der Ueberzeugung gelangt war, daß derselbe seinem Zweck, die Verwaltung der Main-Neckarbahn zu vereinfachen, unter Wahrung der Interessen des badischen Staats entspricht". Auch der preußische und der hessische Landtag genehmigten den Vertrag.

Digitized by Google

Länge der neuen Bahnen betrug 63 Kilometer, abgesehen von der Main-Neckarbahnstrecke Friedrichsfeld-Schwetzingen sogar nur 56 Kilometer. Diese Zahl mag genügen, um den ja in die Augen springenden Gegensatz zu der gleich langen vorangegangenen Periode ziffernmäßig zu belegen.

V. Periode, seit 1887: Die Vervollständigung des Eisenbahnnetzes, vorwiegend durch den Bau privater Lokalbahnen.

Einleitung.

Eine ähnliche Entwicklung wie in Baden hatte das Eisenbahnwesen auch in den meisten der andern deutschen Staaten genommen. Auf die Zeit finanzieller Blüte waren Jahre des Defizits gefolgt, die ihrerseits eine — wenn auch nicht überall zeitlich genau sich deckende — Periode der Stagnation im Eisenbahnbau zur Folge hatten. Aber die Wünsche und das Bedürfnis nach weiteren Eisenbahnen hatten sich keineswegs in gleicher Weise eindämmen lassen. Noch immer befanden sich große Bezirke aller Landesteile fern ab vom Eisenbahnverkehr, sei es, weil sie weder an einer großen Verkehrsstraße gelegen waren noch selbst einen sehr erheblichen eigenen Verkehr hatten, sei es auch, weil ihre Bodenbeschaffenheit dem Eisenbahnbau und -betriebe Schwierigkeiten technischer und damit — was wichtiger war — finanzieller Natur in den Weg legten. Hatte die scharfe Hervorhebung der volkswirtschaftlichen Bedeutung der Eisenbahnen bislang noch vielfach den Sieg über finanzielle Bedenken davontragen lassen, immer noch in der Erwartung, daß eine Besserung der Lage von Handel und Verkehr, Industrie und Landwirtschaft auch eine Besserung der finanziellen Ergebnisse der Eisenbahnen herbeiführen würde, so sah man jetzt ein, daß davon allein eine Aenderung der Dinge nicht zu erwarten war. Da die verkehrsreichsten und zugleich billigst zu bauenden und betreibenden Linien naturgemäß zuerst gebaut worden waren und die beim Fortschreiten auf dem bisherigen Wege nur mit großen Kosten zu schaffenden verkehrsärmeren Linien zu bauen übrig blieben, so mußte jeder neue Bahnbau auch geeignet sein, die bestehenden mißlichen Rentabilitätsverhältnisse weiter zu verschlechtern. Aber auch das Einstellen oder doch die Einschränkung der Bautätigkeit bedeutete einen unleidlichen und immer unleidlicher werdenden Zustand, welcher zwang, auf neue Mittel und Wege zu sinnen, um den Bedürfnissen nach neuen Eisenbahnen zu genügen.

Dazu gab die nur sehr geringe Inanspruchnahme durch Bauarbeiten reichlich Gelegenheit. Immer mehr drang nun die Ansicht durch, daß die

Digitized by Google

noch zu schaffenden Nebenlinien nicht in der gleichen Ausführung und Ausstattung wie die Bahnen des großen Verkehrs hergestellt werden dürften, daß vielmehr die „Vollbahnen“ zu einem gewissen Abschlusse gelangt seien und dem unzweifelhaft noch vielfach vorhandenen Bedürfnisse nach Eisenbahnverbindungen in einer Weise abgeholfen werden müßte, welche die Steuerkraft des Landes nicht allzusehr in Anspruch nähme. Es wurde gefordert, daß beim Bau neuer Bahnen nach allen Seiten hin große Ersparnisse gemacht würden, sowohl bei der Herstellung des Bahnkörpers, der Bahngebäude und der Betriebsmittel als auch in der gesamten Betriebseinrichtung, soweit die Sicherheit des Dienstes und des Publikums sie zuließen. Derartige Bahnen, meinte man mit Recht, würden den betreffenden Landesteilen ebenso förderlich sein, wie die ungleich teureren Hauptbahnen. So kam man zu der Herstellung der „Sekundärbahnen“ — wie man sie anfangs bezeichnet hat — der „Bahnen untergeordneter Bedeutung“ oder „Nebenbahnen“ — wie die heutige Eisenbahnterminologie sie im Gegensatze zu den Haupt- oder Vollbahnen nennt —, die einen Wendepunkt in der Geschichte der Eisenbahntechnik wie des gesamten Eisenbahnwesens überhaupt bedeuten.

Ihre erste Anwendung in Deutschland haben diese Bahnen im nördlichen Teile des Reichs gefunden. In Schleswig-Holstein wurde im Spätjahr 1877 die 78 Kilometer lange normalspurige Sekundärbahn Neumünster-Heide-Tönning eröffnet. Ihre Kosten beliefen sich auf 44 000 Mk. pro Kilometer einschließlich der Betriebsmittel. Mehrere weitere Bahnen wurden mit ungefähr gleichen Mitteln dort gebaut. In Thüringen und der Provinz Sachsen wurden ähnliche Bahnen in hügeligem Terrain mit einem Aufwande von 40—60 000 Mk. pro Kilometer hergestellt. Die Anwendung schmaler Spuren gestattete, unter diese Beträge noch erheblich herabzugehen. Andere Staaten und Provinzen folgten dem gegebenen Beispiele und bewilligten Mittel für solche Bahnen. In Mecklenburg-Schwerin wurden Normativbestimmungen über Staatsbeihilfe zum Bau von Sekundärbahnen erlassen, nach denen bei normalspurigen Bahnen ein Staatszuschuß von 20 000 Mk., bei schmalspurigen von 15 000 Mk. pro Kilometer eintreten sollte. Das starke Verlangen nach Sekundärbahnen gab dem Bundesrate Veranlassung zu der Festsetzung der „Bahnordnung für deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung“ vom 12. Juni 1878*).

*) Als wesentlichste Bestimmungen dieser seien hier kurz angeführt: Neben den Sekundärbahnen mit normaler Spur (1,435 Meter) sollen die schmalen Spuren in der Regel 1 oder 0,75 Meter, das stärkste Gefäll in der Regel nicht über 1 : 25, der kleinste Radius auf freier Strecke 100 Meter betragen. Die Lokomotiven sind für unbewachte Uebergänge mit Läutewerk zu versehen. Einfriedigungen und Barrieren dürfen äußerst einfach hergestellt

Digitized by Google

Stellt man den obigen Kostenangaben die Durchschnittskosten der badischen Eisenbahnen (Staats- und Privatbahnen) gegenüber, die sich damals für sämtliche Bahnen auf über 300 000 Mk., für die neueren aber sogar auf ca. 400 000 Mk. pro Kilometer stellten, so erscheint es selbstverständlich, daß man auch in Baden in dem Vorgehen der genannten Staaten und Provinzen einen Fingerzeig erblickte, in welcher Richtung das Eisenbahnwesen fortentwickelt werden müsse, ohne daß die des öfteren ausgesprochene Befürchtung, jede neue Bahnbewilligung werde eine Verringerung der Gesamtrente der Staatsbahnen zur Folge haben, zur Wirklichkeit würde.

Eine offizielle Stellungnahme des Landtags zu der Frage der Bahnen untergeordneter Bedeutung, insbesondere der schmalspurigen, ist erstmals im Jahre 1882 erfolgt.

„Wir sprechen die Ansicht aus," hieß es damals in dem Gutachten der Eisenbahnkommission, „daß in unserem Lande das Bahnnetz für den großen durchgehenden Verkehr vorerst als ausgebaut zu betrachten ist. Wenn gleichwohl aus den verschiedensten Teilen des Landes Wünsche nach Eisenbahnen laut werden, so sollte denselben nur näher getreten werden unter Berücksichtigung der deutschen Bahnordnung .. vom 19. Juni 1878.

Bei dem Bau dieser sogen. Sekundärbahnen muß die möglichste mit der Sicherheit vereinbarliche Einfachheit herrschen ... Sie sollen entweder ausschließlich dem Lokalverkehre dienen oder auch gleichzeitig als Zufuhrwege zu dem bestehenden Bahnnetze dienen. Je nachdem sie die eine oder andere Eigenschaft vorwiegend haben, wird auch der Staat sein Interesse daran durch fördernde Unterstützungen zu betätigen haben."

Zu den Unterstützungen, welche aus allgemein wirtschaftlichen Gründen zu gewähren seien, rechnete die Kommission in erster Linie die Er-

---

werden. Die größte Fahrgeschwindigkeit soll 30 Kilometer per Stunde nicht überschreiten.

Die Zulässigkeit großer Steigungen und scharfer Kurven gewährt die Möglichkeit, die Bahnanlage den Terrainverhältnissen genau anzupassen und dadurch kostspielige Bauten tunlichst zu vermeiden. Die Verminderung der Fahrgeschwindigkeit — die meisten derartigen Bahnen fahren nur 15—25 Kilometer in der Stunde — verhindert die rasche Abnutzung des Materials, läßt einen leichten Oberbau zu und macht außerdem eine Reihe von Schutzvorrichtungen entbehrlich, wodurch Bau und Betrieb sich wesentlich billiger stellen. Wo es tunlich ist, wird die Straße benutzt. Die Bahnbewachung kann auf das geringste Maß reduziert und die Annäherung des Zuges von der Lokomotive aus bemerkbar gemacht werden. Mit einem solchen auf Wohlfeilheit basierten System, welches unter Beseitigung alles nicht absolut nötigen Beiwerks doch das Bedürfnis befriedigt, ist es möglich, ohne allzu große Opfer des Staates nach und nach auch die minder verkehrsreichen Gegenden an den Wohltaten eines regelmäßigen und gesicherten Verkehrs teilnehmen zu lassen.

Digitized by Google

laubnis, die Landstraßen zur Legung der Schienen überall da ohne Entgelt mitbenutzen zu dürfen, wo das ohne Benachteiligung des Straßenverkehrs geschehen könne. Es sollten ferner darunterfallen die Zulassung möglichst einfacher Konstruktion und einfachster Betriebsmethode und weiter Steuerfreiheit, sowie in der Regel unentgeltliche Mitbenutzung der Anschlußbahnhöfe. Die Frage hingegen, ob und unter welchen Bedingungen seitens des Staates ein Zuschuß à fonds perdu zu leisten sei, sollte nach der Ansicht der Kommission nur nach eingehender Prüfung aller Verhältnisse und der von den Interessenten vorzulegenden Voranschläge über Anlagekosten und Rentabilität jeweils im einzelnen Falle beantwortet werden. Als unerläßlich für ihre Bejahung betrachtete sie, daß in den Anlagekosten zum mindesten keine Kosten für Geländeerwerb enthalten seien. Diese sollten vielmehr zum voraus als Gegenleistung für den vom Staate verlangten Zuschuß von den Interessenten getragen werden und bei der Bemessung desselben außer Rechnung bleiben.

Was nun die Hauptfrage: Staats- oder Privatbau und -betrieb anbetraf, so entschied sich die Kommission dafür, daß in der Regel sowohl der Bau als der Betrieb, der bisherigen Uebung entgegen, den Interessenten d. h. privaten Unternehmern zu überlassen sei. Für diese Ansicht sprach ihr vorzugsweise der Umstand, daß Privatunternehmer bei der gleichen Solidität einfacher und billiger zu bauen in der Lage wären, als dies der Staat tun könnte. In noch höherem Maße gelte das vom Betriebe. Das Publikum sei bei der Staatsbahn an mancherlei Einrichtungen gewöhnt, die bei den Sekundärbahnen entbehrlich seien. Die Gemeinden und Interessenten, welche die Bahnen vielleicht mit Mühe und Opfern ins Leben riefen und in vielen Fällen an deren Rente noch mittelbar beteiligt blieben, würden nun aber übertriebenen Anforderungen des Publikums leichter als die Staatsbahnverwaltung Widerstand leisten können. Auch werde es kaum notwendig sein, den ganzen Organisations- und Verwaltungsapparat, wie er für große Bahnen am Platze sei, auf die Verhältnisse der kleinen Sekundärbahnen zu übertragen*).

Im Gegensatz zu der heute in den Kammern vorherrschenden Meinung sprach übrigens damals die Eisenbahnkommission die Hoffnung aus, „daß es möglich sein werde, Sekundärbahnen hauptsächlich mit Schmalspur zu bauen".

Die Stände schlossen sich dem Gutachten ihrer Kommission vollinhaltlich an. Unter Beachtung der darin ausgesprochenen allgemeinen Grund-

*) Ausreichend werden diese Gründe kaum genannt werden dürfen. In der kritischen Beurteilung, welche einzelne wichtige Punkte der badischen Eisenbahnpolitik am Schlusse der Arbeit noch erfahren sollen, werden weitere Momente anzuführen sein, die für die Zulassung privater Nebenbahnen sprachen.

LIBRARY OF THE UNIVERSITY OF CALIFORNIA

Digitized by Google

sätze ist denn auch von der Regierung der Gesetzentwurf über die erste Bahn der neuen Periode ausgearbeitet worden, der eine neue Aera der Blüte des badischen Eisenbahnbaues eröffnet hat.

A. Privatbahnen.

1. Die Bahnen der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft in Darmstadt,

Nachfolgerin des Badischen (Bachstein'schen) Eisenbahn-Konsortiums: Bank für Handel und Industrie zu Darmstadt, W. H. Ladenburg u. Söhne und Rheinische Creditbank in Mannheim und Herrmann Bachstein in Berlin*).

a) Schmalspurbahnen.

Zell-Todtnau**). Im Jahre 1883 wandte sich die Gemeinde Todtnau an die Regierung und die zweite Kammer mit einer Petition, in welcher sie um die Konzession und die Bewilligung einer angemessenen Staatssubvention zur Erbauung einer Straßenbahn von Zell nach Todtnau nachsuchte. Aus der Begründung dieses Gesuchs, das von einer Anzahl weiterer Gemeinden des oberen Wiesentales unterstützt wurde, sei folgendes hervorgehoben:

Die Haupterwerbsquelle des oberen Wiesentales bilde die Industrie. Von welcher Bedeutung diese sei, könne daraus entnommen werden, daß auf der etwa 15 Kilometer langen Strecke von Atzenbach bis Todtnau dreiundzwanzig größere gewerbliche Etablissements sich befänden, davon elf allein in Todtnau. Neben der Fabrikindustrie werde in fast sämtlichen Orten des Tales, mit Todtnau als Mittelpunkt, die Bürstenmacherei und die sogen. Hölzlefabrikation als Hausindustrie betrieben. Diese gesamte Industrie werde aber bei der Höhe der jetzigen Transportkosten ihrer Produkte die Konkurrenz der günstiger gelegenen Gegenden auf die Dauer zu ertragen außer stande sein, sodaß die Beschaffung eines billigeren und zugleich schnelleren Verkehrsmittels zur Existenzfrage geworden sei.

Die Erlangung eines besseren Kommunikationsmittels sei für die Bewohner des Tales auch deshalb ein dringendes Bedürfnis, weil infolge des rauhen Klimas die notwendigen Lebensbedürfnisse mit beträchtlichen Kosten von auswärts beschafft werden müßten.

Im übrigen wurde anerkannt, daß der Bau nicht der Regierung zugemutet werden könne, sondern das Unternehmen, soweit möglich, mit

*) Da die betreffenden Bahnen erst längere Zeit nach ihrer Eröffnung an die „Süddeutsche" übergegangen sind, so werden die allgemeinen Verhältnisse dieser erst am Schlusse des Abschnitts berücksichtigt werden.

**) Vgl. Vh. 85—86, II., 4, V.-H. S. 259 u. 344, P.-H. S. 166, I., V.-H. S. 194. Vh. 91—92, II., 5, V.-H. S. 724, P.-H. S. 192, sowie die Geschäftsberichte der S. E. G.

Digitized by Google

eigenen Kräften zur Ausführung gebracht werden müsse. Die aufgestellten Berechnungen ließen nun eine Einnahme erwarten, welche neben der Deckung der Betriebsausgaben und der Dotierung eines Reservefonds eine nur sehr geringe Verzinsung des Anlagekapitals ergab. Die Stadt Todtnau war daher bei ihrer geringen finanziellen Leistungsfähigkeit nicht in der Lage, die Bahn auf eigene Rechnung oder auch durch einen zu gewinnenden Unternehmer zu erbauen, wenn nicht der Staat mittels Gewährung eines unverzinslichen Zuschusses zum Anlagekapital unterstützend eintrat.

Unter wohlwollender Anerkennung dieser Gründe wurde die Petition nach dem Antrage der Kommission zur Kenntnisnahme an die Regierung überwiesen.

Auch diese erachtete die Herstellung der in Frage stehenden Lokalbahn im allgemeinen Landesinteresse immerhin als erwünscht, da sie zur Förderung der Erwerbstätigkeit, der Wohlfahrt und Steuerkraft in jener Gegend ohne Zweifel beizutragen geeignet war. Unterm 6. März 1886 wurde den Ständen ein acht Artikel umfassender Gesetzentwurf vorgelegt. Artikel 1 desselben ermächtigte die Regierung, der Gemeinde Todtnau oder anderen Unternehmern den Bau und Betrieb einer an die sogen. hintere Wiesentalbahn Schopfheim-Zell sich anschließenden und der Bahnordnung für deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung zu unterstellenden Bahn zu überlassen. Nach Art. 2 sollte eine vom Finanzministerium zu erteilende Konzession die Rechte und Verbindlichkeiten des Unternehmers fixieren. Insbesondere sollte sie, wie Art. 3 vorschrieb, dem Staate das Recht vorbehalten, die Bahn nach Ablauf einer fünfundzwanzigjährigen Betriebsperiode jederzeit anzukaufen, ferner die Bahnlinie und die Zahl und Lage der Stationen zu bestimmen, sowie die Baupläne, dann den Fahrplan und Tarif, wie auch etwaige Abänderungen derselben zu genehmigen. Hinsichtlich der sonstigen zu treffenden Bestimmungen, wie über das Verhältnis des Unternehmers zur Post- und Militärverwaltung, über die Mitbenutzung öffentlicher Straßen, Duldung von Gleisanschlüssen, über den Reservefonds usw. enthielt der Entwurf nichts. In Gemäßheit des Art. 4 durfte dem Unternehmer zugesichert werden die Anwendbarkeit der beim Bau von Staatsbahnen maßgebenden gesetzlichen Bestimmungen — zur Expropriationskommission sollte dabei der Unternehmer einen Bevollmächtigten ernennen dürfen —, dann Tax- und Sportelfreiheit in allen die Bahn betreffenden Angelegenheiten, Befreiung von Liegenschafts- und Schenkungsakzise, von Kaufgebühren, ferner von der Häuser- und Gewerbesteuer und den sich daran knüpfenden Umlagen. Besonders wichtig war Art. 5 des Entwurfs, welcher bestimmte: „Unter der Voraussetzung, daß der gesamte zur Herstellung der Bahn erforderliche Grund und Boden, insoweit nicht öffentliche Wege

Digitized by Google

mitbenützt werden dürfen, von den betreffenden Gemeinden oder sonstigen Interessenten unentgeltlich und lastenfrei zur Verfügung gestellt wird, kann neben den Vergünstigungen in Art. 4 zu den Baukosten der Bahn noch eine staatliche Beihilfe geleistet werden durch Gewährung eines einmaligen unverzinslichen Beitrages aus der Amortisationskasse, welcher jedoch für den Fall, daß

a) auf längere Strecken die Mitbenützung der Landstraße zur Gleisanlage gestattet wird, den Betrag von 12 000 Mk. pro Kilometer, oder

b) die Bahn mit eigenem Bahnkörper und einer Spurweite von mindestens 1 Meter ausgeführt wird, den Betrag von 17 000 Mark pro Kilometer

nicht überschreiten soll.

Der Staatsbeitrag kommt erst nach Vollendung des Baues und zwar unmittelbar nach erfolgter Betriebseröffnung zur Auszahlung."

Art. 6 schrieb vor, daß nur mit Zustimmung der Regierung die Bahnanlagen im ganzen oder einzelnen veräußert, verpachtet, verpfändet oder sonst belastet oder irgendwelche Vorzugs-, gesetzliche oder Unterpfandsrechte an ihnen erworben werden könnten. Die Wirksamkeit des Gesetzes sollte nach Art. 7 mit Ablauf des Jahres 1889 erlöschen, falls bis dahin kein Unternehmer vorhanden bezw. der Bau nicht vollendet sein sollte. Mit großherzoglicher Genehmigung sollte die Giltigkeit aber um ein Jahr verlängert werden dürfen. Art. 8 beauftragte das Finanzministerium mit dem Vollzuge des Gesetzes.

Vorstehende Bestimmungen wurden hier genauer wiedergegeben, weil sie für die zahlreichen nachfolgenden Gesetze gleichen Anlasses typisch geworden sind. Aus demselben Grunde wird es sich auch empfehlen, noch kurz auf sie einzugehen.

Durch die im Art. 1 erfolgte Unterstellung der Bahn unter die Bahnordnung von 1878 wurde ihr Charakter in bau- und betriebstechnischer Beziehung hinlänglich gekennzeichnet. Die Art der Konzessionsverleihung (Art. 2) bedeutete die Fortsetzung der bisherigen bewährten Handhabung. Sie durch den Staat erfolgen zu lassen, mußte durchaus angebracht erscheinen, da dieser besser als die einzelnen Gemeinden geeignet ist, die Interessen des Staats u n d der Gemeinde wahrzunehmen und einen dauernd geordneten Betrieb zu sichern. Die Befugnis des Staates zum Rückkauf der Bahn erst nach fünfundzwanzig Jahren eintreten zu lassen, durfte ebenfalls als gerechtfertigt angesehen werden, da die Aussicht auf einen längeren ungestörten Besitzstand eher eine hinlängliche Beteiligung des Privatkapitals erwarten ließ. Daß über Abmachungen allgemeinerer Inhalts keine gesetzliche Festsetzung erfolgte, gab dem Ministerium die erforderliche Bewegungsfreiheit. Was die dem Unternehmer im Art. 4

Digitized by Google

zugebilligten Rechte angeht, so stimmten sie im wesentlichen mit denen überein, welche den bisher konzessionierten, vom Staate betriebenen Privatbahnen eingeräumt worden waren. Die Befreiung von der Entrichtung direkter Staats- und Gemeindesteuern wurde auf die Grund-, Häuser- und Gewerbsteuer, welche das Unternehmungsobjekt ohne Rücksicht auf dessen Rentabilität belastet hätten, beschränkt. Zur Entbindung des Unternehmers von der Einkommensteuer lag ein zureichender Grund jedoch nicht vor.

Zu der Frage der Subventionierung sprach die Regierung allgemein die Ansicht aus, daß ein staatlicher Zuschuß zu Unternehmungen wie dem in Rede stehenden nur dann zu empfehlen wäre, wenn voraussichtlich die Verkehrseinnahmen ausreichen würden, neben der Deckung der eigentlichen Betriebskosten sowie der Unterhaltung und Erneuerung der Betriebseinrichtungen auch noch die Mittel zur Verzinsung des außer den unentgeltlichen Beiträgen erforderlichen Anlagekapitals zu gewähren. Denn nur unter dieser Voraussetzung, meinte sie, sei eine gesunde finanzielle Grundlage und einige Sicherheit für den ungestörten Betrieb als gegeben zu erachten. Dies ist an sich wohl richtig, aber etwas Bestimmtes war damit nicht zum Ausdruck gebracht. Denn da die betreffenden 12 000 Mk. bezw. 17 000 Mk. pro Kilometer ja keine feste Norm bilden sollten, so war die Grenze sehr dehnungsfähig. Die Grundlage der Bemessung der Subvention auf hier 12 000 Mk. bezw. 17 000 Mk. pro Kilometer bildeten zwei von dem in Todtnau gebildeten Eisenbahnkomitee bearbeitete Projekte. Nach dem einen derselben sollte die Bahn bei einer Gesamtlänge von 18,2 Kilometern eine Spurweite von 0,75 Metern, eine Maximalsteigung von 2,5 Prozent und scharfe Kurven mit Halbmessern bis zu 40—50 Metern hinunter erhalten. Auf eine Länge von 8,6 Kilometern sollte die 6 Meter breite Landstraße benutzt werden, die zulässige Fahrschwindigkeit 20 Kilometer in der Stunde betragen. Die Baukosten — diejenigen für die Betriebsmittel ein-, die des Geländes ausgeschlossen — waren auf 750 000 Mk., demnach pro Kilometer auf 41 208 Mk. berechnet, ein im Vergleich zu anderen Bahnen ähnlichen Charakters in jener Zeit ziemlich hoher Betrag*). Gegenüber einer veranschlagten Gesamteinnahme von 67 800 Mk. wurden die Betriebskosten — bei täglich drei Zügen in jeder Richtung — auf 44 000 Mk. geschätzt; die Bildung eines Erneuerungs- und Reservefonds war dabei bereits berücksichtigt. Es ergab sich also ein Ueberschuß von 23 800 Mk. = 3,2 Prozent des gesamten Anlagekapitals oder 4,5 Prozent des nach Abzug der Subvention von

*) Bahnen gleicher Ausführung waren damals in Deutschland die Felda- und die Bröltalbahn, von denen erstere 22 700 Mk., letztere 22 900 Mk. pro Kilometer kostete.

Digitized by Google

18,2×12 000 = 218 400 Mk. verbleibenden Unternehmerkapitals von 531 600 Mk.

Das zweite Projekt sah für die gesamte Strecke von 18,27 Kilometern einen eigenen Bahnkörper mit einem kleinen Tunnel von 50 Metern Länge, eine Spurweite von 1 Meter, Maximalsteigungen von 2,5 Prozent und Kurven mit 80 Metern Minimalradius vor; dabei sollte die Fahrgeschwindigkeit bis zu 30 Kilometern in der Stunde betragen dürfen. Die Anlagekosten ohne Grunderwerb — letzterer wurde auf 210 000 Mk. gegen 100 000 Mk. beim ersten Projekt geschätzt — wurden auf 1 030 000 Mk. d. i. pro 1 Kilometer rund 55 600 Mk. berechnet. Für diese technisch vollkommenere Anlage wurden bei Einlage eines vierten Zuges des Sommers in jeder Richtung die Einnahmen auf 95 500 Mk., die Ausgaben einschließlich entsprechender Rücklagen für den Erneuerungs- und Reservefonds auf 65 000 Mk. angenommen, sodaß ein Reinertrag von 30 500 Mk. übrig blieb. Dieser verzinste das gesamte Anlagekapital mit 2,95 Prozent, das Unternehmerkapital mit 4,25 Prozent. War letztere Rente auch etwas geringer als die des anderen Projekts, so erschien sie doch immer noch genügend hoch. Bei beiden Projekten aber war die des gesamten Anlagekapitals zu niedrig, als daß sie — ohne Staatszuschuß — das Privatkapital hätte anlocken können. Die größere Subvention für das zweite Projekt rechtfertigte sich durch dessen bessere Anpassung an die allgemeinen Verkehrsbedürfnisse. Für die Ausfolgung des Staatsbeitrages erst nach Vollendung des Baues ließen Regierung und Eisenbahnkommission „Gründe der Vorsicht" sprechen. Nachteile werden der Vorschrift wohl nicht beizumessen sein, wenn sehr kapitalkräftige Unternehmer den Bahnbau in die Hand nehmen, wie dies in Baden durchgängig der Fall gewesen ist.

Zu der Art der Kapitalsaufbringung sei im allgemeinen noch bemerkt, daß es in der Regel nur wenig verlockend für Privatunternehmer sein wird, hier selbsttätig vorzugehen, weil bei den beschränkten Verkehrszwecken, für welche solche Linien bestimmt sind, gewöhnlich auf eine günstige Verzinsung des aufzuwendenden Anlagekapitals nicht gerechnet werden darf. Das Zustandekommen solcher Bahnen ist also abhängig vom Zusammenwirken aller der Interessenten, für welche dasselbe direkte oder indirekte Vorteile bietet. Zu ihnen zählen in erster Linie die von der Bahn berührten Gemeinden, die anwohnenden Industriellen, Grundbesitzer usw. Für den Staat liegt ein mittelbares Interesse vor, insofern es sich um die Herstellung von Zufahrtslinien zu den Staatsbahnen und um die Hebung der Wohlfahrt und damit der Steuerkraft einzelner Landesteile handelt. Wenn letztere voraussichtlich nicht erreicht wird, wird sich weder eine Subvention, noch eine Bahn überhaupt rechtfertigen lassen.

Die Abhängigmachung von Veräußerungen und Belastungen der

Digitized by Google

Bahn von der Zustimmung der Regierung (Art. 6) war, soweit der Uebergang in andere Hände in Betracht kam, schon durch die Fürsorge für einen geordneten Fortbetrieb geboten. Für die Zulässigkeit der Belastung war sie in dem Falle von Wichtigkeit, daß der Unternehmer zur Fortführung des Betriebs außer stande und der Staat aus allgemeinen Verkehrsrücksichten etwa veranlaßt sein sollte, das Unternehmen an sich zu ziehen. —

Kommission und Plenum stimmten der Vorlage rückhaltlos zu, und diese wurde nunmehr als Gesetz vom 29. April 1886 publiziert*).

Die Eisenbahnkommission des Landtags hatte ausgesprochen, daß, weil die Gemeinden kaum so schwierige und auch mit Risiko verbundene Aufgaben würden übernehmen können, nunmehr größere Unternehmer sich mit dem Bau und Betriebe von Lokalbahnen befassen würden, was das Entstehen derartiger Bahnen sehr zu erleichtern versprache. Diese Erwartung hat sich sehr schnell erfüllt. Der bekannte Eisenbahnunternehmer Hermann Bachstein in Berlin bewarb sich um die Konzession. Am 7. Februar 1888 wurde dem hinter ihm stehenden genannten Konsortium die „Konzession zum Bau und Betrieb einer für den Betrieb mittels Dampfkraft und für die Beförderung von Personen und Gütern im öffentlichen Verkehr bestimmten Lokal-Eisenbahn von Zell i. W. nach Todtnau" erteilt.

Noch vor ihrer Erlassung hatte die Gemeinde Todtnau der Regierung gegenüber die Verpflichtung zur kosten- und lastenfreien Stellung des zur Bahn erforderlichen Geländes auf der ganzen Linie übernommen. Für einen Teil des dadurch entstehenden Aufwandes war Todtnau wieder durch bindende Zusagen anderer beteiligter Gemeinden oder durch freie Zeichnung von Fabrikanten und Gewerbetreibenden des oberen Wiesentals gedeckt. Da aber einige Gemeinden wie namentlich Zell jede Beteiligung abgelehnt oder nur zur Leistung eines bestimmten

---

*) Ges.- und V.-Bl. 1886 S. 223.

Man könnte die Frage aufwerfen, ob es nicht das beste und einfachste gewesen wäre, wenn ein allgemeines Gesetz über den Bau, den Betrieb und die Subventionierung von Lokalbahnen erlassen worden wäre. Ein derartiges Gesetz hätte aber wohl keinen zweifelhaften Wert, da die jeweils zu Grunde liegenden Verhältnisse sehr ungleichartig sein können und auch die Bahnen unter sich nach Ausdehnung, technischer Beschaffenheit und Verkehrszwecken so verschiedenartig sind, daß eine Fixierung gesetzlicher Normen für eine zweckmäßige Behandlung des einzelnen Falls eher hinderlich als förderlich wäre, und in jedem Falle, wo es sich um eine Subvention handelte, doch ein Spezialgesetz erlassen werden müßte.

Auch in Preußen sah man von einer gesetzlichen Regelung der Materie zunächst ab. In Hessen wurde innerhalb des Rahmens eines Hauptgesetzes in jedem einzelnen Falle durch Spezialgesetze bestimmt, welche Formen der staatlichen Beihilfe und in welchem Umfange sie einzutreten haben u. s. w.

Digitized by Google

Geldbeitrages sich herbeigelassen hatten, so mußte Todtnau die Geländestellung nicht nur auf der eigenen, sondern auch für andere Gemarkungen besorgen. Es war nun vorausgesetzt worden, Todtnau werde durch die auf sich genommene Verbindlichkeit mit einem Aufwande von 70—80 000 Mk., im ungünstigsten Falle mit einem solchen von höchstens 100 000 Mk. belastet werden. Dies traf aber nicht ein. Die Erwerbungen in Zell und Atzenbach wurden infolge der unerwartet hohen Forderungen der Eigentümer sehr erschwert; die deshalb eingeleiteten Zwangsenteignungsprozesse fielen meist zu Ungunsten von Todtnau aus. Der Gemeinderat kam daraufhin um eine Beihilfe aus Staatsmitteln zu den über den früher berechneten Maximalaufwand hinaus entstandenen Ausgaben ein, welche ca. 75 000 Mk. betrugen.

Im Hinblick auf den nicht vorauszusehenden Verlauf des Geschäfts der Geländeerwerbung und die wenig günstigen wirtschaftlichen Verhältnisse von Todtnau wurde der Gemeinde zur Deckung des die Summe von 100 000 Mk. überschreitenden, rechnungsmäßig nachzuweisenden Aufwandes für Terrainerwerb ein Staatsbeitrag von zwei Dritteln dieses Mehraufwandes, aber höchstens 50 000 Mk. bewilligt. Derselbe ist voll ausgezahlt worden.

Am 7. Juli 1889 wurde die Bahn dem öffentlichen Verkehr übergeben. Ihre Länge beträgt 18,76 Kilometer, von denen dem Personenverkehre aber nur 18,24 Kilometer dienen. Die Bahn hat Meterspur. Ihr kleinster Krümmungshalbmesser beträgt 70 Meter, ihre stärkste Steigung 1 : 35.

Das Baukapital des Unternehmers betrug bei Vollendung der Bahn 995 724 Mk.; infolge von Um- und Neubauten hat es sich bis zum Schlusse des letzten Geschäftsjahres 1900—01 auf 1 217 574 Mk. erhöht. Außerdem hat der Staat eine Subvention von 319 719 Mk. — abgesehen von der erwähnten an Todtnau gezahlten Beihilfe von 50 000 Mk. — geleistet; die Gemeinden haben Gelände im Werte von 230 000 Mk. unentgeltlich überwiesen.

Im Personenverkehr besteht direkter Verkehr nur mit der badischen Staatsbahn, seit die Bahn Basel-Zell an den Staat übergegangen ist*). Ein direkter Güterverkehr existiert nicht, doch hat die Staatsbahn die gleichen Vergünstigungen eingeräumt, wie der direkte Verkehr sie gewährt. Der Dienst auf Bahnhof Zell wird von der Staatsbahn gegen eine Pauschalvergütung von 1000 Mk. mitbesorgt.

Mannheim - Weinheim - Heidelberg - Mannheim**). Die Führung der Main-Neckarbahn nach Friedrichsfeld hatte, wie w. o. dargelegt worden ist, zwischen den einander widerstreitenden

*) S. w. u. S. 236.

**) Vgl. Geschäftsbericht der Südd. Eisenb.-Gesellsch. für 1897—98.

Digitized by Google

Interessen von Mannheim und Heidelberg vermitteln sollen. Der deshalb eingeschlagene Mittelweg war als ein goldener wohl nicht gerade zu betrachten. Insbesondere wurde der Verkehr von Mannheim mit Weinheim und anderen Orten der Bergstraße sowie mit den zwischen Mannheim und Weinheim gelegenen Orten außerordentlich erschwert. Aehnlich verhielt es sich mit dem Verkehr Heidelbergs mit Weinheim und den zwischen beiden gelegenen Gemeinden der Bergstraße. Auch die Staatsbahnstrecke Mannheim-Heidelberg hatte wegen des Widerstrebens, das die Orte Seckenheim und Wieblingen der Anlegung einer Eisenbahn auf ihrem Gebiete im Jahre 1838 entgegensetzten, auf lokale Verkehrsbedürfnisse keine Rücksicht genommen.

Bei den günstigen Aussichten, welche die genannten drei großen Orte und der durch sie hervorgerufene lebhafte Lokalverkehr einer dem letzteren angepaßten Eisenbahn eröffneten, ist es nicht zu verwundern, daß sie bald die Augen unternehmungslustiger Kapitalisten auf sich zogen. Das Bachstein'sche Konsortium unternahm es, eine Eisenbahn Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheim in der Spurweite von 1 Meter ohne Staatsunterstützung auszuführen. Die Kammern hat wegen letzteren Umstandes das Projekt nicht passiert. Zunächst suchte das Konsortium im Jahre 1886 die Konzession für die Strecke Mannheim-Weinheim nach. Sie wurde für den badischen Teil der Bahn am 15. September 1886, für das berührte hessische Gebiet am 12. Oktober dess. Jahres auch erteilt, da die Bahn ein dringendes Bedürfnis zu befriedigen geeignet war, ohne daß dadurch Staatsmittel in Anspruch genommen wurden. Vorteilhafter wäre es allerdings wohl gewesen, wenn der Staat selbst diese Eisenbahnverbindung geschaffen hätte, ebenso die von Weinheim mit Heidelberg*), welch letztere dem Konsortium am 18. Oktober 1889 konzessioniert wurde. Am 18. Juni 1890 folgte die Konzession für die Strecke Mannheim-Heidelberg und am 10. November 1891 endlich die für ein Verbindungsgleis zwischen den in Mannheim gelegenen Anfangsstationen der an erster und dritter Stelle genannten Strecken. Die Bahn ist also in vier Teilstrecken konzessioniert worden, die aber ein zusammenhängendes Ganze bilden und einheitlich betrieben werden.

Die Linie Mannheim-Weinheim wurde am 12. September 1887 eröffnet. Sie ist 16,98 Kilometer lang. Davon haben 13,6 Kilometer (80 Prozent) ein eigenes Planum, während 3,38 Kilometer (20 Prozent) auf öffentlichen Straßen und Hochwasserdämmen liegen. Bei den Brauereien bei Mannheim zweigt ein Gleis nach dem rechtseitigen Neckarvorland ab, auf welchem weitere Gleisanlagen vor-

*) In dieser Richtung sich bewegende Wünsche sind in neuerer Zeit auch geltend gemacht worden für Zwecke des allgemeinen Verkehrs.

Digitized by Google

handen sind, die einen direkten Güterumschlag aus den Schiffen in die Wagen der Bahn und umgekehrt ermöglichen.

Am 4. Oktober 1890 folgte die Linie Weinheim-Heidelberg, welche eine Länge von 17,55 Kilometern erhielt. Der weitaus größte Teil derselben, 15,21 Kilometer = 87 Prozent, benutzt öffentliche Straßen.

Von der 20,31 Kilometer langen Strecke Mannheim-Heidelberg wurde die Teilstrecke Heidelberg-Edingen am 6. Juni, die Reststrecke Edingen-Mannheim am 13. Juli 1891 dem Betriebe übergeben. Das 0,54 Kilometer lange Verbindungsgleis in Mannheim, welches nur zur Ueberführung von Gütern und Betriebsmitteln dient, wurde am 19. September 1892 in Benutzung genommen. Ein eigenes Planum haben 8,45 Kilometer (42 Prozent) der Mannheim-Heidelberger Bahn und des Verbindungsgleises.

Die Länge der gesamten Bahn beläuft sich nach dem Gesagten auf 55,38 Kilometer. Das Anlagekapital dafür betrug 3 924 855 Mk. (laut Bilanz per ultimo 1892—93); es hat sich bis zum Schluß des Geschäftsjahres 1900—01 auf 4 534 104 Mk. erhöht.

Wie bereits erwähnt, wurde die Bahn vorzugsweise für den lokalen Verkehr gebaut. Die Stationen Viernheim und Käferthal sowie die zwischen Weinheim und Heidelberg liegenden Stationen haben direkten Personenverkehr mit denen der Main-Neckarbahn.

Direkter Güterverkehr ist nach Maßgabe der Bedürfnisse eingerichtet worden.

Karlsruher Lokalbahnen (Karlsruhe-Durmersheim und Karlsruhe-Spöck). Ausschließlich der Befriedigung lokaler Verkehrsbedürfnisse dienen die von Karlsruhe ausgehenden Bahnen Karlsruhe-Durmersheim und Karlsruhe-Spöck, welche unter der gemeinsamen Bezeichnung „Karlsruher Lokalbahnen" als einheitliches Unternehmen verwaltet werden.

Konzessioniert wurden diese Bahnen dem Bachstein-Konsortium unterm 2. Dezember 1889. Die Linie nach Durmersheim gelangte am 6. Oktober 1890, jene nach Spöck am 29. Januar 1891 zur Betriebseröffnung. Erstere hat eine Länge von 14,79 Kilometern, von denen 6,5 Kilometer = 43,9 Prozent auf eigenem Bahnplanum liegen.

Von der 15,95 Kilometer langen Bahn Karlsruhe-Spöck haben 11,8 Kilometer = 73,95 Prozent ein eigenes Planum. Beide Bahnen haben, wie die bisher besprochenen, Meterspur. Der im östlichen Teile von Karlsruhe gelegene Lokalbahnhof ist durch ein 400 Meter langes normalspuriges Gleis mit dem Güterbahnhofe der Staatsbahn verbunden.

Digitized by Google

Die den Unternehmern zur Last gefallenen Baukosten beider Bahnen betrugen 1 647 690 Mk.; sie belaufen sich derzeit auf 1 756 404 Mk. Das zur Anlage der Bahn nötige Terrain erforderte weitere 104 763 Mk.; es wurde von den beteiligten Gemeinden dem Konsortium aber unentgeltlich überwiesen. Zur Herstellung des Karlsruher Bahnhofes stellte die Stadt ein Gelände von 9470 Quadratmetern zur Verfügung.

Der vermittelte Verkehr ist fast ausschließlich Personenverkehr, und in diesem wiederum fließen ca. 60 Prozent der Einnahmen aus der Beförderung von Arbeitern, welche von ihren auswärts gelegenen Wohnungen ihrer täglichen Arbeit in Karlsruhe nachgehen und auch umgekehrt. Der geringe Güterverkehr, der nie mehr als 6—7½ Prozent aller Einnahmen stellte, hat vornehmlich in der Versorgung der Landeshauptstadt mit Milch seine Ursache*).

b. Vollspurige Bahnen.

Furtwangen-Hüfingen**). Neben den genannten Schmalspurbahnen hat Bachstein im Süden des Landes auch zwei normalspurige Bahnen untergeordneter Bedeutung gebaut, die Bregtal- und die Kaiserstuhlbahn.

Erstere brachte die Erfüllung eines Wunsches, der seit beinahe dreißig Jahren immer wieder den Ständen vorgelegt worden war. Vor allem sind hier Furtwangen und Vöhrenbach zu nennen, die im Anschluß an den allgemeinen Verkehr das unentbehrliche Hilfsmittel zur Kräftigung und Hebung ihrer durch auswärtige Konkurrenz bedrohten Industrie erblickten. Aber auch die Bewohner des unteren Bregetales erwarteten von einer solchen Verkehrserleichterung wesentliche Vorteile für ihren karg lohnenden landwirtschaftlichen Betrieb und den Absatz ihrer Forstnutzungen. Hatte nun auch der Staat durch die Anlage guter Straßen Erleichterungen zu schaffen gesucht, so war deren Einfluß doch nicht tiefgehend genug.

Schon bei den Verhandlungen über die Schwarzwaldbahn hatte das Projekt einer Bregetalbahn eingehende Besprechung in den Kammern gefunden. Die Hoffnung der Bregetalbevölkerung, daß die projektierte Schwarzwaldbahn vom Kinzigtale aus durch das Bregtal geführt werden würde, erwies sich aber, wie ausgeführt, als unerfüllbar. Sie wandte sich dann dem Projekte einer Bahn von Freiburg über Furtwangen nach Donaueschingen zu; doch auch diesmal wurde ihr nicht entsprochen. Der Landtag von 1871—73 verwies das Bregtal auf eine normalspurige pri-

*) Vgl. über die sog. Heidelberger und die Karlsruher Lokalbahnen die Geschäftsberichte der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft.

**) Vgl. Vh. 1887—88, II., 4, B.-H. S. 113 u. 223, P.-H. S. 104 u. 125, I., B.-H. S. 288, P.-H. S. 131.

Digitized by Google

vate Sekundärbahn. Ein von der Baubehörde entworfener Plan bezifferte die Kosten einer solchen Bahn auf 2,5 Millionen Mk. Aber auch die Bemühungen in dieser Richtung wollten nicht zum Ziele führen, da trotz der Opferwilligkeit der Interessenten die entgegenstehenden finanziellen Schwierigkeiten nicht überwunden werden konnten und infolgedessen der Ausführung der ausgearbeiteten Projekte wie auch dem Eingehen auf die den Kammern mehrfach unterbreiteten Petitionen um einen Staatszuschuß eine wichtige Vorbedingung fehlte.

Auf dem Landtage von 1884 wurde deshalb den petitionierenden Gemeinden in Erwägung gegeben, ob nicht das erstrebte Ziel durch den Bau einer Schmalspurbahn eher zu erreichen sein würde. In dieser Form wäre das Unternehmen damals vielleicht zu stande gekommen, wenn sich ihm nicht neue ernste Schwierigkeiten entgegengestellt hätten. Die bisher in ihren Wünschen einige Interessentengruppe trennte sich nämlich, indem Furtwangen und Föhrenbach sich einem von Villingen ausgehenden Projekte Furtwangen-Vöhrenbach-Villingen anschlossen. Die kürzere Linie desselben nach der Richtung ihres Hauptverkehrs, in das Unterland und nach Württemberg, nicht zuletzt auch die von Villingen angebotene kräftige pekuniäre Unterstützung schien ihnen eine vorteilhaftere Lösung der schwebenden Frage zu versprechen. Auf dem Landtage von 1886 kamen denn auch Petitionen für beide Richtungen ein, beide gestützt auf Angebote solventer Unternehmer.

Das alte Projekt Hüfingen (Donaueschingen) -Furtwangen wollte die Firma Hoffmann & Cie. in Hannover mit 1 Meter Spurweite und teilweiser Benutzung der Landstraße ausführen und die hierzu erforderlichen Mittel im Verein mit den Interessenten beschaffen, falls die Regierung eine Subvention von 600 000 Mk. für die 30 Kilometer lange Linie gewähren würde. Dagegen erbot sich Bachstein, das Konkurrenzprojekt Furtwangen-Villingen als normalspurige Bahn untergeordneter Bedeutung zu verwirklichen. Seine Forderungen waren: freie Geländestellung und eine Barunterstützung von 280 000 Mk. durch die beteiligten Gemeinden und anderen Interessenten sowie ein Staatsbeitrag von 20 000 Mk. pro Kilometer, der bei einer geplanten Länge der Bahn von ca. 27 Kilometern also insgesamt ca. 540 000 Mk. betragen sollte.

Die Rivalität beider Interessentenkreise verhinderte eine entscheidende Stellungnahme der Stände zu einem der beiden Projekte, da ihnen hierzu das vorliegende Material nicht genügte. Beide Petitionen wurden daher nur zur Prüfung an die Regierung überwiesen. Diese brachte ein neues Moment in die Angelegenheit: ob nämlich nicht aus Gründen der Zweckmäßigkeit und Sparsamkeit eine Lösung zu versuchen wäre, bei welcher die Bregtalbahn mit der späteren Fortsetzung der Höllentalbahn von Neustadt nach Donaueschingen auf eine kürzere oder längere Strecke

Digitized by Google

vereinigt werden könnte und welche Linie unter diesem Gesichtspunkte die meiste Förderung verdiente. Das Bachstein'sche Projekt war in dieser Beziehung durchaus ungeeignet. Es wurde deshalb dahin abgeändert, daß die Bahn bis nach Wolterdingen hinab- und von hier aus nach der Schwarzwaldbahnstation Klengen führen sollte, um alsdann bis Villingen ein Gleis der Schwarzwaldbahn mitzubenutzen. Diese Linie erschien eher geeignet, mit der Tallinie nach Donaueschingen in Konkurrenz zu treten; verschiedene Gründe, wie günstigeres Gefäll, stärkere Bevölkerung und insbesondere der etwaige Anschluß der Höllentalbahn bei Hüfingen — für die Fortsetzung der Höllentalbahn wurden damals zwei Linien in Betracht gezogen: Neustadt-Hammereisenbach-Donaueschingen mit Anschluß bei Hammereisenbach an die Bregtalbahn und Neustadt-Hüfingen-Donaueschingen mit Anschluß bei Hüfingen — ließen aber die Regierung für die Tallinie sich entscheiden.

Ein vom 28. Jan. 1888 datiertes Gesetz forderte denn für die Linie Furtwangen-Hüfingen die Genehmigung des Landtags in gleicher Weise wie zur Zell-Todtnauer Bahn und eine Staatssubvention von 20 000 Mk. max. pro Kilometer. Zur Voraussetzung war gemacht, daß die Interessenten einen Baukostenzuschuß in der zur Ermöglichung des Unternehmens nötigen Höhe aufbringen und ferner den zur Herstellung der Bahn sowie der weiteren Strecke Hüfingen-Donaueschingen erforderlichen Grund und Boden unentgeltlich stellen würden. Letztere Strecke wollte die Regierung immer auf Staatskosten bauen, weil sie in jedem Falle ein Glied der künftigen Höllentalbahn Freiburg-Donaueschingen bilden würde, und sie dem Unternehmer der Bregtalbahn zum Betriebe überlassen. Die einzige prinzipielle Abweichung vom Gesetze über die Zell-Todtnauer Bahn war die Bestimmung, daß die Strecke von Hammereisenbach bis Hüfingen — für den Fall der an ersterem Orte erfolgenden Einmündung der Höllentalbahn — jederzeit, also ohne die Einhaltung der fünfundzwanzigjährigen Betriebsfrist, vom Staate sollte angekauft werden dürfen.

Die Kammern erklärten sich mit der Wahl der Regierung einverstanden. Um aber einer neuen Petition der Gemeinderäte von Villingen und einer Anzahl weiterer Gemeinden um die Zulassung einer Zweigbahn Wolterdingen-Klengen gerecht zu werden, sprachen sie in dem zum Gesetz vom 9. Mai 1888*) erhobenen Entwurfe auch für diese Bahn die Genehmigung zur Konzessionserteilung, nicht auch zur Subventionierung, aus.

Aus der ausführlichen Rentabilitätsberechnung, welche die Regierung ihrer Vorlage beigefügt hatte, mögen folgende Zahlen erwähnt werden:

*) Ges.- u. V.-Bl. 1888 S. 225.

Digitized by Google

Die gesamten Kosten der Bahn bis Donaueschingen, einschließlich des Betriebsmaterials, waren veranschlagt auf 2 865 000 Mk. Davon gingen ab: die Geländekosten mit 263 300 Mk., die Staatssubvention ca. 600 000 Mk., die Kosten der vom Staate herzustellenden Strecke Hüfingen-Donaueschingen ca. 425 000 Mk., zus. 1 288 300 Mk., sodaß als Unternehmeraufwand 1 576 700 Mk. übrig blieben.

Nun wurden berechnet: die Einnahmen auf 167 912 Mk., die Betriebskosten auf 115 596 Mk., der Ueberschuß also auf 52 316 Mk. oder ca. 3,3 Prozent des obigen Betrages von ca. 1 575 000 Mk. Um dem Unternehmer eine wenigstens 4prozentige Verzinsung seines Kapitals zu verschaffen, erklärten sich die Interessenten zu einem entsprechenden baren Zuschuß zu den Baukosten bereit.

Am 27. April 1891 wurde dem Bachstein'schen Konsortium die Konzession erteilt. Es wurde ihm darin für die ersten fünf Betriebsjahre das unentgeltliche Benutzungsrecht der Staatsbahnstrecke Donaueschingen-Hüfingen, jedoch mit der Pflicht der Unterhaltung der Bahnanlage auf eigene Rechnung eingeräumt. Nach Ablauf der ersten fünf Jahre, wurde bestimmt, sollte für die Benutzung unbeschadet der Unterhaltungspflicht ein Bahngeld entrichtet und dieses nach bestimmten Sätzen aus der kilometrischen Roheinnahme berechnet werden. Auch nach der Ingebrauchnahme durch die Staatsbahnverwaltung selbst sollte die Durchführung der Bregtalbahnzüge bis nach Donaueschingen gegen Entrichtung eines entsprechenden Bahngeldes gestattet sein.

Die Teilstrecke Hüfingen-Hammereisenbach kam gleichzeitig mit der vom Staate ausgeführten Strecke Hüfingen-Donaueschingen am 20. Oktober 1892, die Teilstrecke Hammereisenbach-Furtwangen am 1. August 1893 zur Eröffnung. Während die Eigentumslänge 29,58 Kilometer beträgt, beläuft sich die Betriebslänge unter Einschluß der Staatsbahnstrecke bis Donaueschingen auf 32,42 Kilometer.

Die erstmaligen Baukosten ohne Grunderwerb stellten sich auf 1 932 062 Mk. Hierzu haben der Staat mit 596 200 Mk., die Interessenten mit 150 000 Mk. beigetragen, sodaß als Unternehmerkapital sich 1 185 862 Mk. ergaben. Heute beträgt das bilanzmäßige bezw. den konzessionsgemäß der Regierung einzureichenden Baukostenrechnungen entsprechende Anlagekapital der Gesellschaft 1 224 436 Mk.

Der kleinste Krümmungshalbmesser der Bahn sind 230 Meter. Die Maximalsteigung ist im allgemeinen 1 : 100, auf kurzer Strecke jedoch 1 : 74. Durchgängig ist eigenes Planum vorhanden.

Die Bedürfnisse der Industrie und des Holzhandels im Bregtale haben die Einbeziehung sämtlicher Güterstationen in den direkten Güterverkehr nicht nur mit einem großen Teile Deutschlands, sondern auch mit

Digitized by Google

den Niederlanden, Belgien, Frankreich und der Schweiz erforderlich gemacht. Die größeren Stationen haben auch direkten Expreßgutverkehr mit der badischen Staatsbahn, der Main-Neckarbahn und der württembergischen Staatsbahn, sowie direkten Personen- und Gepäckverkehr mit der badischen Staatsbahn. —

Kaiserstuhlbahn*). An der Nordostecke des mitten aus dem Rheintale sich erhebenden Kaiserstuhls führt die Hauptbahn Offenburg-Freiburg bei der Station Riegel in ungefähr 2 Kilometer Entfernung vorüber, während die Freiburg-Breisacher Bahn nur bei Ihringen das südwestliche Ende streift. Der ganze übrige Teil des Kaiserstuhles war noch zu Ende des neunten Jahrzehntes des letzten Jahrhunderts dem Eisenbahnverkehre so fern gelegen, daß er in seiner wirtschaftlichen Entwicklung nur wenig durch denselben beeinflußt werden konnte.

Die Haupterwerbsquelle der Bewohner des überaus fruchtbaren Kaiserstuhles ist die Landwirtschaft, insbesondere der Wein- und Obstbau. Im Weinhandel machte sich nun die mehr oder minder große Entfernung von der Bahn recht fühlbar; hauptsächlich war dies seit der Eröffnung der Bahn von Freiburg nach Breisach der Fall. In einer im Jahre 1882 der Regierung und den Ständen überreichten Denkschrift des dort gebildeten Eisenbahnkomitees wurde darauf hingewiesen, wie die Schwierigkeit für die Händler, an den Produktionsort zu gelangen, sowie die Hemmnisse, welche dem Verbringen der gekauften Weine auf die Eisenbahn entgegenstanden und der teure Transport auf der Achse den Verkehr und die Erwerbsverhältnisse notwendigerweise beeinträchtigten und den Preis der Ware drückten. Ein Vergleich der Kaiserstuhlorte ohne Bahnverbindung mit jenen, die wie Ihringen und Wasenweiler sich einer solchen erfreuten, fiele sehr zu Gunsten der letzteren aus. Geringere Sorten würden rasch und gut verkauft zu günstiger Zeit, während der Produzent im inneren Kaiserstuhl warten müßte, bis die äußeren Ortschaften ausgekauft wären. Die günstigen Konjunkturen wären dann aber meist vorüber und er erzielte alsdann für sein vielleicht besseres Produkt schlechtere Preise, als sie in begünstigteren Gemeinden erreicht würden — eine zutreffende Schilderung, die einen überzeugenden Beweis für das Bedürfnis nach einer besseren Verkehrsverbindung gab.

Jenem Mißstande durch eine Eisenbahn abzuhelfen, waren die Bewohner des Kaiserstuhls seit vielen Jahren bemüht. Doch blieben ihre Bestrebungen erfolglos, solange sie die Herstellung der Bahn auf Staats-

*) Vgl. Vh. 1889—90, II., 4. B.-H. S. 172 u. 217, P.-H. S. 72, I., B.-H. S. 340.

Digitized by Google

kosten oder doch eine staatliche Zinsgarantie beanspruchten. Die Stände lehnten dieses erstmals auf dem Landtage von 1869—70 gestellte Verlangen ab und verwiesen die Interessenten auf den Weg der Selbsthilfe, dabei einen etwaigen Staatszuschuß in Aussicht stellend, falls durch diesen das Unternehmen ermöglicht werden würde. Zwei weitere, in der erstgenannten Richtung sich bewegende Petitionen aus den Jahren 1874 und 1876 teilten das gleiche Schicksal.

Den angegebenen Weg der Selbsthilfe beschreitend, ließen die Kaiserstuhlgemeinden im Jahre 1882 Pläne zu zwei schmalspurigen Lokalbahnen ausarbeiten, die sie den Ständen vorlegten. Danach sollte die eine Bahn von Riegel über Endingen nach Breisach führen; zu ihren Gesamtbaukosten von 1 440 000 Mk. wurden als Staatsbeitrag 500 000 Mk. erbeten. Die andere, von Eichstetten nach Hugstetten geplant, war auf 314 000 Mk. veranschlagt, von denen als Subvention 150 000 Mk. neben anderen Vergünstigungen erhofft wurden. Letzterem Projekte gegenüber wurde von der Gemeinde Bötzingen in einer Petition die Strecke Riegel-Gottenheim als den Interessen des Kaiserstuhles entsprechender bezeichnet und um die Prüfung ihrer Bauwürdigkeit ersucht. Trotz allseitigen Wohlwollens in beiden Kammern konnten diese Petitionen — die übrigens der Eisenbahnkommission den Anstoß zur Beratung derjenigen Grundsätze gaben, welche für die Konzessionierung zum Bau und Betriebe von Sekundärbahnen künftighin maßgebend sein sollten und die, nachdem sie die Zustimmung der Regierung gefunden hatten, auch seitdem in Anwendung gekommen waren — keine Berücksichtigung finden, da für die erstere Bahn weder ein geeigneter Unternehmer gefunden worden war noch feststand, in welcher Höhe die Interessenten Beiträge zu leisten gesonnen waren. Auch eine der Hauptvoraussetzungen des Projektes, die Anlage der Bahn mit teilweiser Benutzung der Landstraße von Riegel nach Breisach, erwies sich bei näherer Prüfung als hinfällig. Ferner hatte unter den Gemeinden des östlichen Kaiserstuhls eine Einigung über das auszuführende Projekt nicht erzielt werden können.

Das Auseinandergehen der Ansichten war es auch, welches bei den weiteren Petitionen, die auf dem Landtage von 1887—88 einliefen, die Erledigung der Bahnangelegenheit abermals verzögerte. Während dieses Mal die Gemeinden des westlichen Kaiserstuhls einen garantiefähigen Unternehmer namhaft machten, der unter der Bedingung einer Subvention des Staates von 443 000 Mk. und der Gemeinden von 207 300 Mk. (einschließlich von 125 000 Mk. für Geländeerwerb) den Bau und Betrieb einer schmalspurigen Bahn von Riegel nach Breisach zu übernehmen gewillt war, baten die Interessenten des östlichen Kaiserstuhls unter Hinweis auf ihre eigenen Projekte, bei etwaiger Berücksichtigung

Digitized by Google

jener Petition einer normalspurigen Bahn als für die Verhältnisse des Kaiserstuhles geeigneter den Vorzug zu geben.

Bei der Besprechung dieser Petition im Landtag wurde von den Regierungsvertretern hervorgehoben, daß die Bahnen des östlichen und des westliches Kaiserstuhls in inniger Beziehung zu einander stehen würden und deshalb bei der Ausführung der einen auf die andere Rücksicht zu nehmen wäre. Es müßte daher eine Einigung auf eine bestimmte Spurweite erzielt werden; auch würde es ratsam sein, daß ein einziger Unternehmer beide Bahnen übernähme, um dadurch Personal und Material besser ausnutzen und infolgedessen den Betrieb billiger führen zu können. Diese Wünsche gingen in Erfüllung, als das Bachstein-Konsortium den Plan aufnahm. Nach Beendigung neuer umfassender Vorarbeiten erbot es sich zum Bau und Betriebe einer normalspurigen Lokalbahn von Gottenheim über Eichstetten nach Riegel und von dort über Endingen und Sasbach nach Burkheim-Rothweil, sofern einmal eine Staatssubvention von 20 000 Mk. pro Kilometer gewährt würde, die interessierten Gemeinden sich zur unentgeltlichen Lieferung des Terrains auf ihre Kosten sowie zu einem weiteren Kostenbeitrage von 5000 Mk. pro Kilometer verpflichteten und endlich die Staatsbahnverwaltung die unentgeltliche Mitbenutzung der Anschlußstationen der Staatsbahn gestattete. Den Bau der Strecke Rothweil-Breisach behielt sich das Konsortium unter den gleichen Bedingungen für den Zeitpunkt vor, da das zuerst ausgeführte Unternehmen eine Verzinsung von 4½ Prozent des Anlagekapitals des Konsortiums erbringen würde.

Für die Normalspur hatte das letztere sich entschieden wegen des verhältnismäßig sehr geringen Mehraufwandes von 175 800 Mk. = ca. 5670 Mk. auf 1 Kilometer der 31 Kilometer langen Strecke bis Rothweil. Für die 7,8 Kilometer lange Fortsetzung nach Breisach betrugen die Mehrkosten einer normalspurigen Bahn infolge günstigerer Terrainverhältnisse sogar nur 4650 Mk. pro Kilometer. Dem standen als nicht unwesentliche Vorteile gegenüber geringere Anlagekosten auf den Anschlußstationen der Staatsbahn, Vermeidung des Umladens der Güter, was für den Versand der hauptsächlich in Betracht kommenden beiden Erzeugnisse, Wein und Obst, von besonderer Wichtigkeit war, und Ersparnisse bei der Beschaffung des Betriebsmaterials durch die Möglichkeit der Mitbenutzung von Staatsbahnwaggons.

Die gesamten Kosten berechnete das Konsortium auf 2 029 000 Mk., die Einnahmen auf 126 500 Mk., die Ausgaben auf 90 400 Mk., sodaß ein Betriebsüberschuß von 36 100 Mk. = 1,77 Prozent der gesamten Kosten verblieb. Stellten nun die Gemeinden den Grund und Boden im Werte von 188 975 Mk., und Barzuschüsse von 5000 Mk. pro Kilometer = 155 000 Mk., desgl. die Staatskasse von 20 000 Mk. pro Kilo-

Digitized by Google

meter = 620 000 Mk., so hatten die Unternehmer noch 2 029 000 Mk. — 963 975 Mk., also 1 065 025 Mk., aufzubringen, die in dem berechneten Ueberschusse, der übrigens mäßig gegriffen war und eine Steigerung erwarten ließ, eine Verzinsung von 3,38 Prozent fanden.

Zwar brachte das Angebot nicht die Erfüllung aller Wünsche, da das Konsortium nur unter der erwähnten Einschränkung die durch ein fast unbewohntes Gebiet, die sogen. faule Waag, führende Verbindung mit Freiburg vornehmen wollte. Damit sollte im Widerspruche mit allen seitherigen auf eine westliche Kaiserstuhlbahn gerichteten Bestrebungen die Bahn vorerst den stets erhofften Anschluß an die Staatsbahn in Breisach nicht erhalten. Trotzdem glaubte die Regierung, das Angebot annehmen zu sollen, um nicht das ganze Unternehmen in Frage zu stellen. Die Stände schlossen sich dieser Meinung — mit Bedauern — an, wenngleich sie im Prinzip sich gegen das Aufhören der Bahn bei Rothweil erklärten. Der bezügliche Gesetzentwurf wurde als Gesetz vom 17. Mai 1890*) verabschiedet. Da aber die in ihren Erwartungen stark getäuschte Stadt Breisach, welche durch verschiedene Einrichtungen die Beziehungen zu den Kaiserstuhlgemeinden lebhafter zu gestalten sich bemüht hatte, von dem genehmigten Projekte eine nachteilige Verkehrsablenkung über Sasbach ins Elsaß befürchtete und deshalb zu größeren Zuschüssen für die Strecke Rothweil-Breisach sich bereit erklärte, so trat die Regierung auf den Wunsch der Stände nochmals in Unterhandlung mit dem Konsortium, um womöglich die Fortführung der Bahn über Achkarren nach Breisach zu erlangen.

Dies war dank der kräftigen Beihilfe von Breisach denn auch der Fall, und unterm 9. Januar 1893 wurde die Konzession für die Linien Riegel-Sasbach-Breisach und Riegel-Gottenheim erteilt. Mit dem Bau wurde im Frühjahr 1894 begonnen und am 15. Dezember desselben Jahres die Teilstrecke Riegel-Endingen und die Strecke Riegel-Gottenheim, am 7. September 1895 die Teilstrecke Endingen-Breisach in Betrieb gesetzt.

Die Bahn führt von der Staatsbahnstation Riegel nach der eigenen Station gleichen Namens, von wo aus sie einerseits am nördlichen und westlichen Kaiserstuhl entlang über Endingen, Königsschaffhausen, Sasbach, Jechtingen, Burkheim, Rothweil und Achkarren nach Breisach, andererseits längs des östlichen Kaiserstuhls über Bahlingen, Nimburg, Eichstetten und Bötzingen nach Gottenheim sich verzweigt.

In den Endpunkten dieser Zweige Breisach und Gottenheim schließt sie an die Staatsbahnlinie Freiburg-Colmar an. Bei Bahnhof Riegel

*) Ges.- u. V.-Bl. 1890 S. 163.

Digitized by Google

ist außer dem Hauptgleise, welches dem regelmäßigen Betriebe dient, eine besondere Verbindungskurve zwischen Staats- und Nebenbahn hergestellt, um eine direkte Ueberführung von Zügen der ersteren auf die Nebenbahn zu ermöglichen.

Die Bahn besitzt vollständig eigenes Planum. Ihre Betriebslänge beträgt 26,37 u. 13,73 = 40,10 Kilometer. Zu den erstmaligen Baukosten von 2 473 863 Mk. (ohne die Kosten des Grunderwerbs) trugen der Staat 806 480 Mk. und die Gemeinden neben dem Gelände 266 695 Mk. bei. Derzeit berechnet sich das Unternehmeranlagekapital auf 1 415 748 Mk. Sämtliche Bahnhöfe und Haltestellen haben direkten Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr mit Stationen der badischen Staatsbahn, direkten Expreßgutverkehr außerdem mit der Main-Neckarbahn und Württemberg. —

Mit der Schilderung dieser Bahnen, welche die ersten Privatbahnen der neuen Periode darstellen und insgesamt 175,14 Kilometer Betriebslänge zählen, ist auch die der Bautätigkeit dieses Konsortiums in Baden erschöpft. Verwaltet wurden die Bahnen von der „Betriebsverwaltung der Hessischen Nebenbahnen im Privatbetrieb" zu Darmstadt, welche ihrerseits wieder der Zentralverwaltung der zahlreichen Bachstein'schen Sekundärbahnen in Berlin unterstand.

Im Jahre 1895 finanzierte das Konsortium Bank für Handel und Industrie — Herrmann Bachstein seinen hessischen, thüringischen und Wiesbadener Eisenbahnbesitz, um die darin festgelegten Mittel für andere Unternehmungen flüssig zu machen, indem es die „Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft" mit dem Domizil Darmstadt gründete. An diese Gesellschaft gingen mit Genehmigung der außerordentlichen Generalversammlung vom 8. Dezember 1897 auch die dem Badischen Eisenbahnkonsortium gehörigen Bahnen mit Rückwirkung vom 1. April 1897 über.

Der Kaufpreis betrug nom. 2 100 000 Mk. neu ausgegebener Aktien — zu 110 Prozent — und nom. 6 500 000 Mk. 3½-prozent. Obligationen — zu 99 Prozent — beide mit Dividendenberechtigung bezw. Zinsgenuß vom 1. April 1897 ab. Dagegen beliefen sich nach den konzessionsmäßig der badischen Regierung eingereichten Baukostenrechnungen die Anlagekapitalien am 31. März 1897 auf 9 447 650 Mk. und die konzessionsmäßigen Reservefonds auf 17 224 Mk.

Zur Erleichterung des Verkehrs mit den staatlichen und kommunalen Behörden des Großherzogtums errichtete die Gesellschaft gleichzeitig eine Zweigniederlassung in Karlsruhe, welcher die besondere Betriebsleitung und Verwaltung jener Bahnen obliegt. —

Digitized by Google

2. Die badischen Bahnen der Straßburger Straßenbahn-Gesellschaft in Straßburg.

Neben dem Bachsteinschen Konsortium trat zu Anfang der neuen Periode auch die Straßburger Straßenbahn-Gesellschaft in Straßburg als Eisenbahnunternehmerin in Baden auf. Diese Gesellschaft, welche z. Zt. mit einem Kapital von 3 Millionen Mark in Aktien und von ca. 9 Millionen Mark in Obligationen arbeitet, wurde am 5. April 1877 in Straßburg als Aktiengesellschaft mit 640 000 Mk. Kapital zum Zweck des Baues und Betriebes von Straßen- und Nebeneisenbahnen in Straßburg und Umgebung gegründet. Ihrem eigentlichen Zweck liegt die Beteiligung am Eisenbahnbau in Baden also fern; sie hat daher auch nur zwei Linien zur Ausführung gebracht, die ihren Hauptverkehr mit Straßburg haben und insofern dem Unternehmen der Gesellschaft verwandt sind. Hinter ihr steht als Bau- und Finanzgesellschaft z. Zt. die Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft bezw. deren Tochterunternehmen, die Allgemeine Lokal- und Straßenbahn-Gesellschaft in Berlin.

Diese einleitenden Bemerkungen vorausgeschickt, seien nunmehr die erwähnten beiden Linien selbst ins Auge gefaßt.

Kehl-Bühl*). Neben der Regierungsvorlage über die Zell-Todtnauer Bahn hatte den Landtag von 1885—86 ein weiteres Lokalbahnprojekt beschäftigt, das eine Bahn von Kehl über Lichtenau nach Bühl bezweckte und von einer Anzahl Gemeinden des sogen. Hanauerlandes in Bittschriften angeregt wurde. Es wurde in letzteren und in dem von der Kommission erstatteten Berichte ausgeführt, daß das Hanauerland, vor Erbauung der badischen Staatsbahn einer der verkehrsreichsten Teile von ganz Südwestdeutschland, trotz seiner günstigen geographischen und wirtschaftlichen Lage nach und nach die verkehrsärmste Gegend am Oberrhein geworden war. Seine wirtschaftliche Entwickelung hatte eine empfindliche Einbuße erlitten, seit der einst sehr beträchtliche Durchgangsverkehr, der sich auf der Rheinstraße bewegte, infolge seiner Ablenkung auf die dem Gebirgszuge sich anschmiegende badische Bahn erloschen war und später auch mit der Vollendung der Rheinkorrektionen mannigfache Verdienstquellen versiegten. Trotz aller Bemühungen des Staates und der Gemeinden war es nicht gelungen, für letztere einen Ersatz durch die Einführung neuer Industrien in irgend nennenswertem Umfange zu schaffen. Denn der Anlage von Fabriken, in welchen die zahlreich vorhandenen freien Arbeitskräfte an Ort und Stelle Beschäftigung hätten finden können, stand vor allem der Mangel einer Eisenbahn entgegen. So erübrigte denn für jene Arbeitskräfte

*) Vgl. Vh. 1887—88, II., 4. B.-H. S. 85 u. 163, P.-H. S. 80. I., P.-H. S. 139.

Digitized by Google

nur, in Kehl und Straßburg ihren Verdienst aufzusuchen. Aber auch dies war bei der ansehnlichen Entfernung beider Städte — 5 bis 12 Kilometer — sehr erschwert und legte die Gefahr nahe, daß allmählich eine Uebersiedelung der auf auswärtige Beschäftigung Angewiesenen nach den genannten Orten eintreten würde.

Das hätte aus sozialpolitischen Gründen in hohem Grade bedauert werden müssen, da mit dem Verlassen der bisherigen Wohnsitze ein Aufgeben der dort innegehabten, meist auf Allmendgenuß beruhenden kleinen landwirtschaftlichen Betriebe verbunden gewesen wäre. Auch für den Absatz der landwirtschaftlichen und gewerblichen Erzeugnisse bildeten Kehl und Straßburg die Hauptmärkte.

Beide Kammern bejahten die Bedürfnisfrage und überwiesen daher die eingegangenen Petitionen zur Berücksichtigung an die Regierung. Diese entsprach in der folgenden Landtagssession (1887—88) den an sie gelangten Wünschen durch die Einbringung eines Gesetzentwurfs über „die Herstellung einer Lokalbahn von Kehl über Auenheim und Diersheim nach Lichtenau bezw. Bühl". Die einzelnen Artikel desselben glichen den für die Zell-Todtnauer Bahn getroffenen; nur sollten die Interessenten neben dem Bahnterrain zu den Baukosten einen Barbeitrag von 4000 Mk. pro Kilometer leisten, wozu sie sich aus eigener Initiative erboten hatten. Der aus der Amortisationskasse zu gewährende Staatszuschuß war auf 10 000 Mk. pro Kilometer festgesetzt.

Zu der Bestimmung, daß die Bahn die Richtung über Auenheim und Diersheim einschlagen sollte, ist zu erwähnen, daß sich zwischen einzelnen Gemeinden ein gewisser Interessenkonflikt ergeben hatte. Während fünfzehn Gemeinden die Führung der Bahn längs des Rheines wünschten, traten drei andere größere Ortschaften dafür ein, daß sie der Landstraße folge.

Die überwiegende wirtschaftliche und auch finanzielle Bedeutung der Bahn war im Personenverkehr zu suchen. Da nun die zum größeren Teile wohlhabende landwirtschaftliche Bevölkerung die Bahn offenbar viel weniger benutzt hätte als die Bevölkerung der Rheinorte, welche darauf angewiesen war, in Kehl und Straßburg regelmäßig Arbeit und Verdienst zu suchen, und da somit von der Rheinlinie auch eine tiefere Einwirkung auf die wirtschaftliche Lage der Bevölkerung zu erwarten war, so hatte sich die Regierung für sie entschieden.

Der Bemessung der Staats- und Gemeindezuschüsse lagen Berechnungen zu Grunde, welche für die Bachstein'sche Sekundärbahnverwaltung vorgenommen und von der Regierung geprüft worden waren. Dieselben schätzten die Betriebseinnahmen auf 82 500 Mk., die Ausgaben einschließlich 10 000 Mk. für den Erneuerungs- und Reservefonds auf 63 100 Mk., sodaß zur Verzinsung des auf 800 000 Mk. geschätzten An-

Digitized by Google

lagekapitals 19 400 Mk. übrig blieben. Diese Zahlen beziehen sich übrigens nur auf die Strecke Kehl-Lichtenau. Die Frage der Fortführung bis nach Bühl sollte erst noch entschieden werden.

Bei der von der Vorlage getroffenen Festsetzung der Zuschüsse hatte der Unternehmer noch ca. 450 000 Mk. aufzubringen, die durch den Ueberschuß mit 4,30 Prozent und also hinreichend verzinst wurden.

Der Entwurf wurde als Gesetz vom 15. Mai 1888*) angenommen.

Um den Bau der Bahn konkurrierten das Konsortium Bachstein und die Straßburger Straßenbahn-Gesellschaft. Am 30. April 1890 wurde der letzteren die Konzession für die Bahn von Kehl bis Bühl übertragen, wohl im Hinblick auf die Vorteile, welche eine Verbindung der Kehl-Bühler Linie mit der Straßburger Straßenbahn in Aussicht stellte.

Am 11. Januar 1892 wurde die 39,08 Kilometer lange meterspurige Bahn dem Verkehre übergeben. Ihre Baukosten, vom Grundwerte abgesehen, beliefen sich auf 1 558 098 Mk., zu denen der Staat 390 758 Mk. und die Gemeinden 162 482 Mk. beitrugen, sodaß also der Unternehmeraufwand sich auf 1 004 858 Mk. stellte. In der letzten Bilanz der Gesellschaft (per 31. März 1901) figuriert die Bahn mit 1 139 193 Mk.

Kehl-Ottenheim und Altenheim-Offenburg**). Aehnliche Verhältnisse wie das Hanauerland zeigte die Riedgegend an der sogen. alten Rheinstraße zwischen Kehl, Appenweier, Dinglingen und dem Rheine. Auch hier handelte es sich um einen, allerdings durchgängig wohlhabenden und fast ausschließlich Landwirtschaft treibenden Landesteil, der seines lebhaften Verkehrs mit dem Ausbau der in den Eisenbahnen geschaffenen neuen Verkehrswege mehr oder minder verlustig gegangen war, aber der Erschließung neuer bezw. der leichteren Erreichung der vorhandenen Absatzgebiete bedurfte, um nicht in seinen wirtschaftlichen Verhältnissen zurückzukommen. Erreicht werden konnte dieses Ziel nur durch die Anlage einer Bahnverbindung nach verschiedenen Punkten der Hauptbahn, und zur Verfolgung desselben gab einen kräftigen Anstoß die Eröffnung der Lahrer Straßenbahn von Seelbach über Lahr an den Rhein***) und auch die der Kehl-Bühler Bahn. Die Interessenten traten mit der Straßburger Straßenbahn-Gesellschaft in Unterhandlung und diese erklärte sich auch unter gewissen Bedingungen zur Ausführung eines von ihr vorgeschlagenen Projektes bereit.

Nach dem Plane der Gesellschaft sollte die Bahn in Ottenheim von der Lahrer Straßenbahn abzweigen, über Altenheim nach Dorf Kehl

*) Ges.- u. V.-Bl. 1888 S. 228.

**) Vgl. Bh. 1895—96, II., 4. B.-H. S. 295 u. 528, P.-H. S. 140. I B.-H. S. 315, P.-H. S. 113.

***) Vgl. über diese w. u. S. 226 ff.

Digitized by Google

führen und in der Stadt gleichen Namens sich mit der von Bühl kommenden Bahn der Gesellschaft vereinigen. Nach der Fertigstellung der damals im Bau befindlichen Rheinbrücke beabsichtigte die Gesellschaft die Weiterführung der vereinigten Linien bis nach Straßburg. Von Altenheim war eine Verbindungslinie über Müllen nach Offenburg bis an den dortigen Staatsbahnhof in Aussicht genommen.

Entsprechend der Lahrer Straßenbahn und der Kehl-Bühler Bahn sollten beide Strecken mit Meterspur ausgeführt werden und größtenteils ein besonderes Bahnplanum erhalten. Die Gesamtkosten der ca. 35 Kilometer langen Bahn berechnete die Gesellschaft auf 1 585 000 Mk., abzüglich der Grunderwerbskosten von rund 154 000 Mk. auf 1 431 000 Mk. Sie forderte nun neben unentgeltlicher Stellung von Grund und Boden einen einmaligen Zuschuß zu den Baukosten von 650 000 Mk., weil sie aus dem Betriebe nur den geringen Ueberschuß von 22 155 Mk. = 2,85 Prozent des von ihr noch aufzuwendenden Kapitals von ca. 780 000 Mk. erwartete. Rechnen durfte und mußte sie zwar darauf, daß die einheitliche Gestaltung des Betriebes ihrer Linien und der allgemein erhoffte Verkehrsaufschwung die Rente bald steigern würden.

Auf jenes Angebot sich stützend, wandte das Komitee der vereinigten Gemeinden sich an die Regierung, um von dieser die Konzessionierung der Gesellschaft und eine Staatssubvention von 10 000 Mk. pro Kilometer zu erbitten. Den noch fehlenden Betrag wollten die sehr wohlhabenden Gemeinden, die mit wenigen Ausnahmen nicht nur keine Umlagen erhoben, sondern noch einen recht ansehnlichen „Bürgernutzen" gewährten, selbst aufbringen.

Regierung und Stände willfahrten dem Wunsche der Riedgemeinden in dem Gesetze vom 19. Mai 1896*). Am 20. November 1896 erhielt die Straßburger Gesellschaft die Konzession für das von ihr entworfene Projekt.

Die Strecke Kehl-Altenheim-Ottenheim konnte am 1. April 1898, die Abzweigung von Altenheim nach Offenburg am 14. Juli 1898 eröffnet werden.

Die insgesamt 35,74 Kilometer lange Bahn — auf die Offenburger Abzweigung entfallen davon 11,19 Kilometer — erforderte an erstmaligen Baukosten ohne die des Grunderwerbes 1 409 491 Mk. Hiervon trugen der Staat 357 430 Mk., die Gemeinden 232 388 Mk. Das Anlagekapital der Gesellschaft belief sich mithin auf 819 575 Mk. (Stand nach der Bilanz per 31. März 1901: 1 052 061 Mk.).

Die Betriebslänge der beiden badischen Bahnen der Gesellschaft beträgt nach dem Gesagten 74,82 Kilometer.

*) Ges.- u. V.-Bl. 1896 S. 133.

Digitized by Google

In neuester Zeit hat der Betrieb der Gesellschaft dadurch eine Ausdehnung erfahren, daß sie mit der Lahrer Straßenbahn am 1. Mai 1901 eine Betriebsgemeinschaft eingegangen ist, über die später noch zu sprechen sein wird*).

3. Die badischen Bahnen der Firma Vering und Waechter bezw. der Deutschen Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft, Aktiengesellschaft in Berlin. — Die Lahrer Straßenbahn**).

a. Schmalspurbahnen.

Bahn Ettenheimmünster-Rhein und Lahrer Straßenbahn***). Das Bachsteinische Konsortium wurde in seiner Tätigkeit abgelöst durch die bekannten Eisenbahnunternehmer Vering und Waechter in Hannover, jetzt in Berlin. Die von ihnen gebauten Bahnen sind im allgemeinen zwar von geringer Ausdehnung, aber im wesentlichen doch von angehender Bedeutung für ihre Verkehrsgebiete.

In Baden führte sich die Firma durch den Bau der schmalspurigen Bahn von Ettenheimmünster an den Rhein ein. Während der Tagung des Landtags von 1887—88 hatte die Stadt Ettenheim eine Eingabe an die Stände gerichtet, in welcher um die Konzession zu einer Bahn von der Schiffsbrücke bei Kappel über Orschweier und Ettenheim nach Ettenheimmünster, sowie um die Gewährung einer Subvention von 160 000 Mk. für diese gebeten wurde. Beigefügt war eine Berechnung der Baukosten und der mutmaßlichen Rentabilität. Danach sollte die Bahn ca. 16 Kilometer lang werden und 800 000 Mk. erfordern. Den auf 66 000 Mk. veranschlagten Betriebseinnahmen standen 46 000 Mk. Ausgaben gegenüber, als Reinertrag ergaben sich also 20 000 Mk. oder 2,5 Prozent des Anlagekapitals.

Zweck der Bahn sollte in erster Linie sein, die Gemeinden des Bezirks Ettenheim, welche östlich und westlich der Hauptbahn liegen, in das Eisenbahnnetz hineinzuziehen, und sodann zur Förderung des Verkehrs mit dem Reichslande beizutragen. Ettenheim war, wie es in der Petition hieß, wegen seiner 3½ Kilometer betragenden Entfernung von der Hauptbahn nicht im stande, sich auf diejenige Höhe industrieller und gewerblicher Produktion zu erheben, welche die günstiger gelegenen

*) Vgl. w. u. S. 230.

**) Die Geschichte der „Lahrer Straßenbahn" ist mit derjenigen der Bahn von Ettenheimmünster an den Rhein so verwachsen, daß von einer getrennten Darstellung als weniger empfehlenswert abgesehen wird.

***) Vgl. Vh. 1889—90, II., 4. V.-H. S. 301, 350, P.-H. S. 153, 174; I., P.-H. S. 205. Vh. 1891—92, II., 4. V.-H. S. 689, 717, P.-H. S. 191, sowie die Geschäftsberichte der Lahrer Straßenbahn-Gesellschaft.

Digitized by Google

Nachbarorte an der Bahn errungen hatten. Die gewünschte Bahnverbindung wurde als notwendige Vorbedingung für das weitere Gedeihen der Stadt hingestellt.

Zur Ausführung des Unternehmens hatte sich die Lokalbahn-Bau- und Betriebs-Gesellschaft Hostmann & Cie in Hannover unter der Bedingung geneigt gezeigt, daß ihr das erforderliche Gelände im Anschlage von 83 000 Mk. unentgeltlich überwiesen und außerdem ein Zuschuß à fonds perdu von 10 000 Mk. pro Kilometer, d. h. von insgesamt 160 000 Mk. bewilligt würde.

In einem zweiten Gesuche waren die Stadtgemeinde Lahr und Genossen um eine Staatsunterstützung von 10 000 Mk. pro Kilometer = 180 000 Mk. für eine Straßenbahn von Reichenbach über Lahr und Dinglingen bis an den Rhein bei Ottenheim eingekommen. Die Notwendigkeit dieser Bahn ergab sich aus der vielseitigen und weitverzweigten Industrie von Lahr und dem durch sie bedingten täglichen Verkehr mit der Umgegend.

Die zweite Kammer trat warm für das Ettenheimer Gesuch ein. Einen entscheidenden Beschluß aber faßte sie nicht; denn da das Projekt auf eine Verbindung der badischen Staatsbahn mit der elsaß-lothringischen Bahn abzielte und auch sein Verhältnis zu der von Lahr angestrebten Bahn nicht genügend geklärt war, so sollte zunächst noch eine Prüfung durch die Regierung stattfinden.

Die erste Kammer überwies der Regierung beide Petitionen zur Kenntnisnahme, wobei sie jedoch der Anschauung Ausdruck gab, daß das Gesuch von Lahr als das wichtigere anzusehen wäre und, wenn zwischen beiden Projekten bezüglich ihrer Priorität eine Wahl getroffen werden sollte, das Ettenheimer vorerst noch zurücktreten müßte.

Auf Grund der vorgenommenen Prüfung kam die Regierung zu der Ansicht, daß das Lahrer Unternehmen seine finanzielle Existenzfähigkeit, wenn nicht in sich selbst, so doch bei mäßiger Unterstützung durch die Lokalinteressenten finden könnte. Die Gewährung einer Staatssubvention erschien ihr daher nicht nur nicht erforderlich, sondern auch nicht gerechtfertigt, da der Staat nur im Falle unzureichender Kräfte der Interessenten subsidiär eintreten sollte. — Den beteiligten Gemeinden, insbesondere der Stadt Lahr, blieb danach nichts anderes übrig, als ohne Staatssubvention mit eigenen Mitteln an die Durchführung des Projektes zu gehen. Zu diesem Zwecke wurde am 31. Oktober 1889 die Lahrer Straßenbahn-Gesellschaft, eine Aktiengesellschaft, gegründet und für diese die Konzession nachgesucht. —

Anders hingegen schienen der Regierung die Verhältnisse bei dem Ettenheimer Projekte zu liegen. Sie erkannte das Bedürfnis nach der geplanten Bahnverbindung an und erachtete letztere auch insofern für

Digitized by Google

wünschenswert, als sie von ihr eine Steigerung des Verkehrs mit der Staatsbahnstation Orschweier erwartete, während sie eine Ableitung desselben über die elsässischen Linien in nennenswertem Umfange nicht befürchtete. Die in der Petition enthaltenen Berechnungen sah sie als auf richtiger Grundlage aufgestellt und demnach das Unternehmen ohne zu große Belastung der Gemeinden und des Staates, aber auch nur mit einem Zuschusse des letzteren für ausführbar an. Einen solchen Zuschuß glaubte sie umsomehr gerechtfertigt, als sie annahm, daß das Zustandekommen nur der Lahrer Bahn den Verkehr und die Konkurrenzfähigkeit von Ettenheim und seiner Umgebung noch mehr hintansetzen würde.

Demgemäß wurde in einem Gesetzentwurfe, welcher die üblich gewordenen Bestimmungen enthielt, die Zustimmung des Landtags von 1889—90 zu einem Staatszuschusse von 120 000 Mk. = 7500 Mk. pro Kilometer für die Ettenheimer Schmalspurbahn gefordert. Den Rest der vom Unternehmer verlangten Subvention sollten die interessierten Gemeinden neben dem nötigen Grund und Boden zusteuern.

Zwar hatte die Firma Hoffmann & Cie ihr Anerbieten kurz zuvor zurückgezogen. Jedoch hatte sich die Straßburger Straßenbahn-Gesellschaft, welche eine Linie nach Markolsheim mit Abzweigung von Boofzheim nach Rheinau betreibt, bereit erklärt, den Bau und Betrieb unter den gleichen Bedingungen zu übernehmen.

Kaum war die Regierungsvorlage bekannt geworden, als der Lahrer Stadtrat in einer neuen Eingabe die Kammern darum anging, der Lahrer Gesellschaft eine staatliche Beihilfe in Form einer nachträglichen Subvention zu teil werden zu lassen, falls ihr Unternehmen bei zweckentsprechendem Betriebe nicht zu 3½ Prozent rentieren würde. Sie begründete dies vor allem damit, daß die Regierung in den Motiven zu ihrer Vorlage aussprach, die Ausführung allein der Lahrer Bahn werde die Stadt Ettenheim noch weiter beeinträchtigen. Der Einfluß, welchen die Ettenheimer auf die Lahrer Bahn ausüben würde, sei nun aber, folgerte sie, in den Erwägungen, welche zur Ablehnung einer staatlichen Unterstützung für letzteres Unternehmen führten, nicht genügend berücksichtigt worden. Eine neue, jenen Einfluß in Rechnung ziehende Prüfung werde daher ein anderes Resultat ergeben.

Die Petition hatte den Erfolg, daß die Stände beantragten, die Regierung möge der Lahrer Gesellschaft einen angemessenen Zuschuß aus Staatsmitteln gewähren, sofern eine nochmals vorzunehmende Ertragsberechnung auch nach entsprechender Beteiligung der Gemeinden an den Kosten eine sichere Rente von 3½ Prozent nicht in Aussicht stellen würde.

Der Entwurf über die Ettenheimer Bahn wurde angenommen*).

*) Gesetz vom 22. Juni 1890. (Ges.- u. V.-Bl. 1890 S. 409.)

Digitized by Google

Zur Konzessionserteilung aber kam es zunächst nicht, da die Straßburger Straßenbahn-Gesellschaft nach weiteren Erhebungen über die Bau- und Betriebsverhältnisse ihr Anerbieten zwar nicht völlig zurückzog, aber doch an Forderungen knüpfte, welche die beteiligten Gemeinden nicht erfüllen konnten. An Stelle der Straßburger Gesellschaft erbot sich nun die Firma Vering und Waechter zur Ausführung des Projektes, falls ihr neben dem Bahnterrain 300 000 Mk. an baren Beiträgen des Staates und der Gemeinden gewährt würden. Letztere, bereit, 60 000 Mk. davon selbst aufzubringen, wandten sich an die Regierung um Erhöhung der Staatssubvention auf 240 000 Mk., die dann in einer neuen Gesetzesvorlage beantragt und von den Kammern in der einstimmigen Ansicht, daß die Hebung der interessierten Gegend und insbesondere der Stadt Ettenheim größere Opfer rechtfertigte, auch bewilligt wurden*). Dabei sprachen die Stände nochmals den Wunsch aus, daß auch der Lahrer Bahn ein Zuschuß zu teil würde, falls sie ohne einen solchen auch bei rationellem Betriebe nicht angemessen zu rentieren vermöchte.

Am 4. Februar 1893 wurde dem Finanzkonsortium der Firma Vering und Waechter, bestehend aus dieser, dann der Mitteldeutschen Creditbank in Berlin und Frankfurt a. M. und dem Hause von Cohn in Dessau die Konzession für die Bahn von Ettenheimmünster über Ettenheim an den Rhein erteilt; am 22. Dezember desselben Jahres erfolgte die Betriebseröffnung der Bahn. Letztere ist 15,90 Kilometer lang bei 1 Meter Spurweite und erforderte an erstmaligen Baukosten neben dem Grund und Boden und den Subventionen des Staates und der Gemeinden noch 373 138 Mk. Um die der Gemeinde Ettenheimmünster gehörigen Steinbrüche mit der Bahn in Verbindung zu bringen, ist eine 900 Meter lange Drahtseilbahn gebaut worden, die rund 60 000 Mk. gekostet hat.

Die finanziellen Ergebnisse sind bisher durchgängig unbefriedigende gewesen; Betriebsdefizits haben die fast ausnahmslose Regel gebildet.

Noch schlimmer liegen die Verhältnisse bei der Lahrer Straßenbahn. Diese, ebenfalls meterspurig und vom Rhein bis Seelbach 19,18 Kilometer, einschließlich zweier Abzweigungen zur Staatsbahn und zum Altrhein 20,3 Kilometer lang, wurde am 20. Dezember 1894 dem Betriebe übergeben, nachdem schon am 30. November desj. Jahres die Teilstrecke Rhein-Reichenbach für den Personenverkehr eröffnet worden war. Ihre Baukosten einschließlich des der Gesellschaft zur Last fallenden Grunderwerbs beliefen sich auf 968 085 Mk., zu denen der Staat 170 000 Mk., die Stadt Lahr 100 000 Mk., der Kreis und einige Gemeinden 31 595 Mk. beisteuerten, sodaß der eigent-

*) Gesetz vom 4. Juli 1892, Ges.- u. V.-Bl. 1892 S. 388.

Digitized by Google

liche Aufwand der Unternehmerin sich auf 666 490 Mk. stellte. Zu seiner Deckung wurde die Gesellschaft mit 300 000 Mk. Aktien- und 400 000 Mk. Obligationenkapital ausgestattet. Ob nicht auch letzterer Betrag sich auf Grund der Erwartungen, die man bezüglich der Entwickelung des Unternehmens damals hegte, ganz oder doch teilweise durch die Ausgabe von Aktien hätte beschaffen lassen, möge dahingestellt bleiben. Der Mißstand, daß gleich zu Beginn des Betriebes einem Aktienkapital von 300 000 Mk. eine mit 4 Proz. zu verzinsende Schuld von 400 000 Mk. gegenüberstand, bewirkte von vornherein eine erhebliche Belastung des jährl. Betriebsbudgets; im kleinen wiederholte sich hier der Fall, der im Laufe des vergangenen Jahres (1901) die große Allgemeine Deutsche Kleinbahn-Gesellschaft an den Rand des Ruins gebracht hat. Die unerwartet geringe Ergiebigkeit einiger Einnahmequellen, insbesondere der Holz- und Steinbeförderung, verschlimmerte jenen Einfluß, und so schloß denn schon das erste volle Betriebsjahr mit einem Fehlbetrage von ca. 20 000 Mk. ab. Verschiedene Experimente zur Steigerung des Verkehrs bezw. der Einnahmen, wie die direkte Verbindung mit verschiedenen industriellen Etablissements durch die Legung von Anschlußgleisen, die Ermäßigung dieser und Erhöhung jener Tarife u. s. w. vermochten eine Besserung nicht herbeizuführen, weil die Obligationszinsen die Betriebsüberschüsse stets weit überragten. Im Jahre 1898 petitionierte die Gesellschaft deshalb um eine nochmalige Subvention von 80 000 Mk. Die Regierung bewilligte im Jahre 1900 50 000 Mk., welche zur Abstoßung von Bankierschulden benutzt wurden.

Das stetige, wenn auch in den letzten Jahren minder schnelle Anwachsen der Unterbilanz veranlaßte, auf eine durchgreifende Vereinfachung des Betriebs zu sinnen, um günstigere Verhältnisse in den Betriebsergebnissen herbeizuführen. Nach Lage der Dinge war eine derartige Vereinfachung nur in der Einführung eines gemeinschaftlichen Betriebes mit der Straßburger Straßenbahn-Gesellschaft zu finden, und dieser ist denn auch durch Beschluß des Aufsichtsrats und im Einverständnis mit der Straßburger Gesellschaft vom 1. Mai 1901 ab zum Vollzug gelangt. Darüber hinaus ist eine Sanierung der Gesellschaft geplant durch die Zusammenlegung der Aktien im Verhältnis von 3 : 2. Da die Unterbilanz ca. 60 000 Mk. beträgt, so würden 40 000 Mk. für Abschreibungen und Reservestellungen aus dem buchmäßigen Gewinne der Zusammenlegung übrig bleiben.

Es ist zu wünschen, daß mit diesen Maßnahmen eine neue bessere Zeit für die Gesellschaft anbrechen möge.

Müllheim-Badenweiler*). Der Entwickelung des altbe-

*) Vgl. Vb. 1893—94, II., 4. V.-H. S. 199, 260, P.-H. S. 140, I., V.-H. S. 273, P.-H. S. 252.

Digitized by Google

rühmten Badeortes Badenweiler stand trotz seiner herrlichen Lage und seiner heilkräftigen Quellen als wesentliches Hemmnis der Mangel einer guten Verbindung mit der Staatsbahn im Wege. Auch für die Stadt Müllheim war die drei Kilometer betragende Entfernung von ihrem Bahnhofe zum mindesten ein Uebelstand. Schon zu Anfang der siebziger Jahre trat daher in beiden Orten der Wunsch auf, mittels Schaffung einer Bahnverbindung den Besuch des Kurortes durch Badegäste wie durch Touristen zu begünstigen und auch die landwirtschaftliche und gewerbliche Erwerbstätigkeit in und bei Müllheim zu fördern. Unter Aufwendung nicht unbeträchtlicher Mittel für Vorarbeiten bemühten sich beide Gemeinden mehrfach, aus eigener Kraft ihren Plan zu verwirklichen. So wurde im Jahre 1876 ein Projekt Müllheim-Badenweiler ausgearbeitet. Wegen des ungünstigen Ergebnisses der Kosten- und Rentabilitätsberechnungen sah man sich damals aber gezwungen, es wieder fallen zu lassen. Das Bedürfnis nach einer zeitgemäßen Verbindung zwischen der Staatsbahn und dem Kurplatze trat jedoch immer mehr hervor. In unmittelbarer Nähe wurden Bahnen gebaut, wodurch viele bisher nicht besuchte Gegenden erschlossen und dem Fremdenverkehr leicht zugänglich gemacht wurden. Ueberall entstanden Konkurrenzkurorte, und es war zu befürchten, daß Badenweiler in absehbarer Zeit zurückgehen würde. Das Jahr 1887 brachte den neuen Bestrebungen insofern einen Erfolg, als die Regierung die Konzession für eine schmalspurige Straßendampfbahn erteilte. Die Finanzierung des Unternehmens scheiterte aber, und die Konzession wurde im Jahre 1891 zurückgezogen, nachdem man allgemein zu der Ueberzeugung gelangt war, daß ohne staatliche Beihilfe das Projekt nicht ausführbar sei.

Daraufhin entschlossen sich die Gemeinden Müllheim, Baden-, Nieder- und Oberweiler im Verein mit einer Anzahl Privatinteressenten, eine Aktiengesellschaft für den Bau der Bahn zu bilden und gleichzeitig eine Staatssubvention in möglichst hohem Betrage, mindestens aber von 15 000 Mk. für den Kilometer, nachzusuchen. In der Firma Vering und Waechter hatten sie nach resultatlosen Unterhandlungen mit verschiedenen Bau- und Finanzfirmen eine Unternehmerin gefunden, welche allen an sie gestellten Anforderungen entsprach, indem sie sich bereit erklärte, die Bahn zu bauen und zu betreiben und außerdem sich mit einem ansehnlichen Betrage zu beteiligen. Die Finanzierung des Unternehmens war so gedacht, daß die beteiligten Gemeinden das Gelände unentgeltlich stellen, der Staat eine Unterstützung von 160 000 Mk. leisten und die Baufirma mit den Privatinteressenten den Rest des auf 460 000 Mk. veranschlagten Baukapitals durch die Zeichnung von Aktien aufbringen sollten. Der Reinertrag wurde auf 60 360 Mk. — 50 400 Mk. = 9960 Mk. oder 2,16 Prozent des ganzen Baukapitals geschätzt.

Digitized by Google

Regierung und Stände stellten sich dem Projekte nicht unfreundlich gegenüber, war es doch geeignet, einen erneuten Aufschwung von Müllheim, Badenweiler und ihrer Umgebung, wie auch eine Steigerung des Verkehrs auf der Hauptbahn herbeizuführen. Da sie aber die Kostenansätze für zu hoch gegriffen hielten, so erachteten sie eine Subvention von 17 000 Mk. pro 1 Kilometer oder 128 690 Mk. für ausreichend, und dieser Betrag wurde denn auch in das bezügliche Gesetz vom 4. Juni 1894*) aufgenommen.

Die am 8. Oktober 1894 mit einem Kapital von 223 000 Mk. Vorzugsaktien und 80 000 Mk. gewöhnlichen, sogen. Stammaktien gegründete Müllheim-Badenweiler Eisenbahn-Aktien-Gesellschaft schloß dann am 19. Oktober desselben Jahres mit Vering und Waechter einen Bauvertrag, durch welchen diese die Herstellung der Bahn und die Lieferung der Betriebsmittel um die Pauschalsumme von 420 000 Mk. übernahmen.

Am 15. Februar 1896 fand die Betriebseröffnung der 7,54 Kilometer langen meterspurigen Bahn statt. Auf Grund eines gleichfalls vom 19. Oktober datierten zweiten Vertrages wurde Vering und Waechter der gesamte Betrieb, sowie die bauliche und sonstige Unterhaltung der Bahn übertragen. Als Gegenleistung empfängt die Firma aus den Bruttoeinnahmen zunächst 36 000 Mk.; die nächsten 9000 Mk. fließen der Aktiengesellschaft zu. Von der etwaigen Mehreinnahme über 45 000 Mk. hinaus erhält die Aktiengesellschaft 25 Prozent, die Firma V. u. W. dagegen 75 Prozent. Bleiben die Gesamteinnahmen unter 36 000 Mk., so haben V. u. W. nur Anspruch auf die wirklichen Einnahmen, ohne daß ihnen ein Nachforderungsrecht aus den Einnahmen späterer Jahre zusteht. Zu den Verwaltungskosten der Aktiengesellschaft geben sie einen jährlichen Zuschuß von 600 Mk.; außerdem leisten sie die reglementarischen Dotationen des Erneuerungs- und des Reservefonds. Durch einen Nachtrag vom 1. Februar 1897 zu diesem Vertrage haben die Betriebspächter eine Garantie von 4 Prozent für die Vorzugsaktien und von 3 Prozent für die Stammaktien übernommen, sodaß das Risiko der Unternehmung völlig von den Aktionären genommen und auf die Firma Vering und Waechter übergegangen ist. Diese ist somit als die eigentliche und einzige Unternehmerin zu betrachten.

Durch Generalversammlungsbeschluß vom 30. Dezember 1896 ist das Kapital der Gesellschaft zwecks Beschaffung weiteren Transportmaterials — der Betrieb der Bahn hat sich recht günstig entwickelt — um 80 000 Mk. Vorzugsaktien erhöht worden, von denen am 1. April 1898 74 000 Mk. ausgegeben worden sind.

*) Ges.- u. V.-Bl. 1894 S. 265.

Digitized by Google

b. Normalspurige Bahnen.

Haltingen-Kandern*). Dem Landtage 1893—94 verdanken auch zwei in der Nähe der Müllheim-Badenweiler Bahn gelegene normalspurige Eisenbahnen ihre Entstehung, die Bahnen von Haltingen nach Kandern und von Krozingen über Staufen nach Sulzburg.

Trotz ihrer von den großen Verkehrsstraßen abgeschiedenen Lage hatte es die Stadt Kandern zu einer erfreulichen gewerblichen Blüte gebracht. Es bestanden in der Stadt mehrere Mahl- und Sägemühlen, Papier- und Tonwarenfabriken, eine Wollspinnerei, Gerbereien, Färbereien, Zementgeschäfte u. a. m., die ihren Absatz großenteils nach der Schweiz, dem Elsaß und anderen Gegenden hatten. Auch mit den Produkten der nahen großen Buchen-, Eichen- und Nadelholzwaldungen wurde ein schwunghafter Handel getrieben. Da die nächsten Bahnstationen, Haltingen und Schliengen, 13 bezw. 9 Kilometer von der Stadt entfernt lagen, so war aber erklärlicherweise die Abfuhr der Fabrikate und Produkte, sowie der Bezug der Rohmaterialien und Kohlen sehr erschwert bezw. durch den Achstransport sehr verteuert, worunter die Konkurrenzfähigkeit der Industrie litt. Diese Verhältnisse machten einerseits einen besseren Anschluß an den allgemeinen Verkehr zur Notwendigkeit, sie ließen aber auf der andern Seite auch die finanziellen Aussichten einer solchen Verbindung nicht ungünstig erscheinen.

Im September 1893 schlossen daher der Gemeinderat von Kandern und Vering und Waechter einen Vertrag, in welchem letztere sich verpflichteten, die Konzession für eine ca. 13 Kilometer lange Nebenbahn von Kandern nach Haltingen nachzusuchen und nach ihrer Erteilung diese Bahn sofort zu bauen und zu betreiben. — Die Anwendung der Normalspur empfahl sich, weil die günstige Beschaffenheit des Geländes und seiner Steigungsverhältnisse keine erheblichen Mehrkosten für eine normalspurige Bahn erforderten, während ihre Vorteile in Hinsicht auf den besonders in Betracht kommenden Massentransport von Gütern wie Tonwaren, Kohlen, Holz, Ziegelsteine u. s. w. gegenüber einer das Umladen dieser Waren bedingenden Schmalspur sehr ins Gewicht fielen. Ueberhaupt ist wohl bei kurzen Seitenbahnen die normale Spurweite zur Ermöglichung eines durchgehenden Wagenlaufs überall da vorzuziehen, wo nicht unverhältnismäßige Mehrkosten dem entgegenstehen. Kandern machte sich dagegen in dem Vertrage für sich und die übrigen interessierten Gemeinden verbindlich, neben dem Bahnterrain noch einen unverzinslichen, nicht rückzahlbaren Barzuschuß von 40 000 Mk. zu leisten. Beide

*) Vgl. Vh. 1893—94, II., 4. B.-H. S. 13 u. 70, P.-H. S. 32, I., B.-H. S. 80, P.-H. S. 37.

Digitized by Google

Kontrahenten machten dabei zur Voraussetzung, daß außerdem der Staat noch eine Subvention von 20 000 Mk. pro Kilometer gewähren würde. Die gesamten Kosten berechneten Vering und Waechter auf 742 000 Mk., ausschließlich derer des Geländeankaufs auf 660 000 Mk. Nach Verrechnung der geforderten Subventionen hatte also die Firma schätzungsweise noch 360 000 Mk. aufzuwenden. Den Ueberschuß der Einnahmen (44 000 Mk.) über die Betriebsausgaben (32 500 Mk.) veranschlagte sie auf 11 500 Mk. oder 3,2 Prozent ihres Anlagekapitals.

Da die Herstellung der Bahn sowohl vom Standpunkte örtlicher wie allgemeiner Interessen erwünscht erschien, so erfüllten Regierung und Stände in dem Gesetze vom 3. Februar 1894*) den an sie gerichteten Wunsch.

Krozingen-Sulzburg**). Recht unangenehm empfanden ihre Lage abseits von der Eisenbahn auch die Städte Staufen und Sulzburg. Staufen war in früheren Jahren ein großer Fruchtmarkt gewesen, der sich bis nach Neustadt und in das obere Wiesental ausgedehnt hatte. Nachdem die Wiesen- und die Höllentalbahn gebaut worden waren, war aber jenes Absatzgebiet der Stadt verloren gegangen. Ueberhaupt wurde ihr durch ihre Lage jeglicher Verkehr und Absatz, besonders von landwirtschaftlichen Produkten, sehr erschwert. So hatten z. B. die an der Hauptbahn liegenden Ortschaften den ganzen Milchhandel nach Freiburg, einen der wenigen gut rentierenden Zweige der Landwirtschaft, an sich gezogen***). Ebenso empfindlich wurden auch Industrie und Gewerbe getroffen. Mehrere Anlagen in Staufen standen still, die vorhandenen Wasserkräfte blieben ungenutzt, während überall an der Hauptbahn neue industrielle Etablissements entstanden. Aehnlich lagen die Verhältnisse bei Sulzburg, für das insbesondere noch der Holz- und der Weinhandel in Frage kamen.

Schon auf den Landtagen von 1881—82, 1883—84 und 1887—88 hatten beide Städte um die Konzessionierung ihrer Eisenbahnprojekte und Zuschüsse zu denselben petitioniert, erstere für eine Bahn von Staufen nach der Staatsbahnstation Krozingen, letztere für eine solche von Sulzburg nach der Staatsbahnstation Heitersheim. Diesen Petitionen wurde damals nicht entsprochen, weil die von der Regierung angestellten Ertragsberechnungen sehr ungünstige Resultate ergaben. Angeregt von

*) Ges.- u. V.-Bl. 1894 S. 17.

**) Vh. 1893—94, II., 4. B.-H. S. 36 u. 115, B.-H. S. 57, I., B.-H. S. 141, B.-H. S. 116; Vh. 1891—92, I., B.-H. S. 411.

***) Welche Bedeutung der Milchhandel für jene Gegend hatte, ist daraus zu ersehen, daß noch 1890 der Versandt allein von der Station Krozingen 1 014 450 Kilogramm betrug, gegen 13 322 545 Kilogramm auf allen Stationen Badens zusammen (Vh. 1891—92, I. K., B.-H. S. 411).

Digitized by Google

der Bachsteinschen Verwaltung, welche sich für die Sulzburger Bahn interessierte, vereinigten darauf beide Städte die getrennt nicht lebensfähigen Projekte zu dem gemeinsamen einer Bahn von Krozingen über Staufen nach Sulzburg, das die Verkehrsbedürfnisse beider zu befriedigen geeignet war und auch noch vier andere Gemeinden in sein Gebiet einbezog.

Die Firma Vering und Waechter arbeitete einen genauen Plan für eine normalspurige Bahn von 11 Kilometern Länge aus. Sie berechnete deren Gesamtkosten ausschließlich des Geländewerts von 82 000 Mk. auf 703 000 Mk., die Betriebseinnahmen auf 42 000 Mk., die Ausgaben auf 30 800 Mk. und also den Reinertrag auf 11 200 Mk.

Am 30. Januar 1893 schloß sie darauf mit Staufen und Sulzburg einen Vertrag, in welchem sie sich verbindlich machte, den Bau sofort nach der Konzessionserteilung auszuführen und den Betrieb baldigst zu eröffnen. Demgegenüber verpflichteten sich Staufen und Sulzburg solidarisch zur kostenfreien Ueberweisung des zum Bahnbau erforderlichen Geländes und außerdem zur Gewährung eines baren Zuschusses von 10 000 Mk. für jedes Bahnkilometer. Die Baufirma machte einen weiteren Kostenbeitrag von 20 000 Mk. pro Kilometer zur Bedingung — sodaß nach dem Voranschlage als Aufwand der Firma also 373 000 Mk. übrig blieben, die durch den Reinertrag von 11 700 Mk. mit 3 Prozent verzinst wurden — dessen Gewährung beide Städte vom Staate erhofften, da bereits der Landtag 1891—92 eine darauf abzielende gemeinsame Petition von Staufen und Sulzburg der Regierung zur Berücksichtigung empfohlen hatte. Für den Fall der Nichtbewilligung in der genannten Höhe erklärten sich beide Städte für den Minderbetrag haftbar.

Aus Anlaß der letzterwähnten Petition vom Jahre 1891—92 hatten die Stände schon eingehend die wirtschaftliche Bedeutung der Bahn und das Bedürfnis nach einer solchen besprochen und anerkannt. Der auf dem Landtage von 1893—94 von der Regierung vorgelegte Gesetzentwurf, welcher die Bewilligung der erbetenen Subvention von 20 000 Mk. für den Kilometer Bahnlänge aussprach, wurde daher ohne Widerspruch genehmigt.

Eine Aenderung weist das danach erlassene Gesetz vom 24. März 1894*) gegen die bisherigen auf: die Zahlung der Subvention wurde nicht mehr der Amortisationskasse, sondern der Eisenbahnschuldentilgungskasse auferlegt. Die Regierung tat dies, um eine zu große Belastung des allgemeinen Staatshaushaltes zu vermeiden, und die Stände gaben ihre Zustimmung, ausgehend von der Ansicht, daß die mit Staatsunterstützung ins Leben gerufenen Nebenbahnen die Zufahrtswege zur

*) Ges.- u. V.-Bl. 1894 S. 127.

Digitized by Google

Staatsbahn und damit deren notwendige Ergänzung bildeten, also auch am richtigsten in der Eisenbahnschuld zum Ausdruck kämen.

Am 15. April wurde dem Vering und Waechter'schen Konsortium die Konzession für die Bahnen von Haltingen nach Kandern und von Krozingen nach Sulzburg erteilt und letztere Bahn am 22. Dezember desselben Jahres, erstere am 1. Mai 1895 eröffnet. Nach Ablauf der Konzession, deren Dauer 90 Jahre von den letzteren Daten ab beträgt, gehen die Bahnanlagen unentgeltlich in das Eigentum des Staates über.

Die Bahn von Haltingen nach Kandern, 13 Kilometer lang, verursachte einen Bauaufwand von 674 709 Mk., von dem jedoch der Staat 260 000 Mk. und die Gemeinden 43 000 Mk. trugen. Die Krozingen-Sulzburger Bahn kostete 715 737 Mk., zu denen der Staat 221 300 Mk. und die Gemeinden vertragsgemäß 110 350 Mk. beisteuerten.

Achern-Ottenhöfen. Die letzte der von Vering und Waechter gebauten badischen Bahnen ist die von Achern nach Ottenhöfen*). Mehrfache Bemühungen der Bewohner des Achertales um die Schaffung dieser Bahnverbindung hatten die Firma veranlaßt, dem Projekte näherzutreten, dessen Lebensfähigkeit bei einiger Unterstützung durch die obwaltenden Verhältnisse zur Genüge dargetan schien. Denn neben einer dichten Bevölkerung besaß das Achertal eine gut entwickelte Fabrik- und Mühlenindustrie, wie auch einen ausgedehnten Holzhandel. Die Landwirtschaft trat durch ihre Erzeugnisse an Wein und anderen Handelsgewächsen hervor. Auch die Granitindustrie nahm eine bemerkenswerte Stelle ein. Diese Produktionszweige ließen im Interesse eines gesicherten Erwerbsstandes und dauernder Konkurrenzfähigkeit der Achertaler einen direkten Anschluß an den allgemeinen Verkehr wohl als ein Bedürfnis erscheinen. Durch seinen großen Waldbesitz bei Allerheiligen und Ottenhöfen war auch der Staat an dem Zustandekommen der Bahn nicht unwesentlich interessiert.

Vering und Waechter erklärten sich bereit, die 10,7 Kilometer lange Bahn, welche um des zu erwartenden Massenverkehrs willen die normale Spur erhalten sollte, zu bauen und zu betreiben, falls die Gemeinden, wie üblich, die Geländestellung auf sich nähmen und der Staat 20 000 Mk. pro 1 Kilometer zum Bau zuschösse. Zu Grunde lag dieser Forderung, daß die Firma die Kosten des Baues exkl. des Grunderwerbs auf 884 000 Mk., den Reinertrag auf 66 007 Mk. — 44 150 = 21 857 Mk. oder 3—3½ Prozent des veranschlagten Unternehmerkapitals von 684 000 Mk. schätzte.

---

*) Vgl. Vh. 1895—96, II., 4. B.-H. S. 212 u. 269, P.-H. S. 90, I., B.-H. S. 183, P.-H. S. 74.

Digitized by Google

Die Terrainkosten im Anschlage von 160 000 Mk. vermochte die kleine Zahl der beteiligten Gemeinden nicht voll zu decken. Sie konnten nur 105 000 Mk. unter sich aufbringen; den Restbetrag von 55 000 Mk. erbaten sie neben den von Vering und Waechter geforderten 200 000 Mk. von der Regierung und den Ständen.

Mit Rücksicht auf die teilweise geringe Leistungsfähigkeit dieser Gemeinden wurde ihren Wünschen in dem Gesetze vom 28. März 1896*) entsprochen. Die Kommission hatte erst beantragt, daß der Staat als stark interessierter Forstbesitzer sich an den Kosten des Grunderwerbs mit 35 000 Mk. beteilige und eine Subvention von 220 000 Mk. gewähre. Aus Zweckmäßigkeitsgründen war aber dem nicht stattgegeben worden.

Zur Eröffnung gelangte die Bahn am 3. September 1898. Ihre Kosten haben 944 753 Mk. betragen. Das Anlagekapital des Unternehmers stellt sich nach Abzug der Subvention auf 698 753 Mk.

Zur Finanzierung eines Teiles seiner Eisenbahnunternehmungen gründete das Finanzkonsortium der Firma Vering und Waechter am 15. November 1898 die Deutsche Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft, Aktiengesellschaft, zu Berlin, mit dem statutarischen Zwecke, Bahnen jeder Art, insbesondere Nebenbahnen und Kleinbahnen, welche im Deutschen Reiche liegen, zu erwerben und zu betreiben, sowie sich an Unternehmungen zur Förderung des Eisenbahnverkehrs zu beteiligen. Die Eintragung in das Handelsregister erfolgte am 19. Dezember 1898. Das Grundkapital wurde zunächst auf 3 000 000 Mk. bemessen, von denen z. Zt. 1 875 000 Mk. eingezahlt sind. Außerdem sind 1 500 000 Mk. 4proz. Obligationen ausgegeben worden.

Die Gesellschaft erwarb nun u. a. auch die Bahn von Ettenheimmünster an den Rhein samt der Drahtseilbahn und die Bahnen von Haltingen nach Kandern und von Krozingen nach Sulzburg. Als Kaufpreis entrichtete sie für die Ettenheimer Bahn 350 000 Mk., für die letzteren beiden normalspurigen Bahnen 967 500 Mk. Der Betrieb der Bahnen erfolgt seit dem 15. November 1898 bezw. 1. April 1899 für Rechnung der Gesellschaft. Diese ist ferner in den Betriebsvertrag der Müllheim-Badenweiler Bahn eingetreten, wogegen die Bahn von Achern nach Ottenhöfen noch nicht in die Gesellschaft eingebracht worden ist. Für die Verwaltung ihrer badischen Bahnen hat die Deutsche Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft eine „Betriebsabteilung Baden" mit dem Sitze in Freiburg errichtet.

Die von Vering und Waechter gebauten badischen Bahnen, deren Betriebslänge insgesamt 58,24 Kilometer beträgt, haben eine im allge-

*) Ges.- u. V.-Bl. 1896 S. 65.

Digitized by Google

meinen befriedigende, wenn auch im einzelnen recht ungleiche Entwickelung genommen. Die sehr schlechten Ergebnisse der Ettenheimer Bahn werden durch die sehr guten der Bahn Haltingen-Kandern, welche seit Jahren mit 11—12 Prozent rentiert, wieder ausgeglichen.

Möckmühl-Dörzbach. Zu gedenken ist hier auch noch der Bahn von Möckmühl nach Dörzbach*), die streckenweise badisches Gebiet durchschneidet, jedoch auf die Bezeichnung als badische Bahn keinen Anspruch erheben kann. Sie bildete den Gegenstand eines Staatsvertrages vom 7. März 1898 zwischen Baden und Württemberg**), in welchem beide Staaten sich verpflichteten, das von Vering und Waechter beabsichtigte Unternehmen zwecks Hebung der wirtschaftlichen Verhältnisse des Jagsttales zu fördern und ausreichend zu unterstützen.

Die Kosten der Bahn veranschlagten Vering und Waechter auf 2 140 000 Mk. einschließlich, 1 950 000 Mk. ausschließlich des Grunderwerbs. Den Betriebsüberschuß berechneten sie auf 120 000 Mk. — 82 000 = 38 000 Mk. Da dieser völlig ungenügend gewesen wäre, das Baukapital zu verzinsen, so machte die Firma die Uebernahme des Baues von der Bewilligung einer Subvention neben dem freien Bahngelände abhängig. Die Gemeinden erklärten sich zur Ueberlassung des Terrains im Anschlagswerte von 190 000 Mk. bereit. Größere Anforderungen wären über ihre geringen Kräfte hinausgegangen.

Nachdem Württemberg für sein Gebiet eine Subvention von 20 000 Mk. pro Kilometer bewilligt hatte, forderte auch die badische Regierung die Genehmigung der Stände zu einer solchen. Da die von Vering und Waechter angestellten Ertragsberechnungen eher zu hoch als zu niedrig gegriffen schienen und infolgedessen das Unternehmen ohne kräftige Staatsunterstützung in keinem Falle lebensfähig gewesen wäre, es andrerseits aber einem dringenden Bedürfnisse des beteiligten Landstrichs entgegenkam, so folgten die badischen Stände dem Beispiele Württembergs**).

Die Bahn ist am 15. März vorigen Jahres (1901) auch für den Personenverkehr zur Eröffnung gelangt; dem Güterverkehr diente sie schon seit dem 18. Dezember 1900. Ausgangs- und Endpunkt liegen auf württembergischem Gebiet. Von der Station Möckmühl der württembergischen Bahnlinie Jagstfeld-Osterburken abzweigend, folgt sie genau den vielfachen Windungen des Jagsttales und

*) Vgl. Vh. 1897—99, II., 4. B.-H. S. 492, P.-H. S. 147, I., B.-H. S. 419, P.-H. S. 153.

**) Ges.- u. V.-Bl. 1898 S. 381.

Digitized by Google

endet in Dörzbach. 11,95 Kilometer der insgesamt 38,95 Kilometer langen Bahn durchziehen badisches Gebiet, wobei die Orte Ruchsen, Winzerhofen, Gommersdorf, Krautheim und Klepsau berührt werden. Die Baukosten der 0,75 Meter spurigen Bahn betrugen rund 2 000 000 Mk., von denen auf die badischen Strecken im Verhältnis zur Gesamtlänge 691 924 Mk. entfielen. Zu diesen trug der badische Staat 239 000 Mk. bei.

4. Die Bahnen der „Badischen Lokal-Eisenbahnen, Aktien-Gesellschaft" in Karlsruhe (früher Lenz & Cie, Stettin, und Westdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft, Köln).

a. Schmalspurbahnen.

Während die bisher besprochenen Privatbahnen fast ausschließlich dem Südwesten des Landes, dem Teile oberhalb der Murg, angehören, hat in neuerer Zeit durch einen dritten der großen deutschen Eisenbahnunternehmer, die Firma Lenz & Cie in Stettin und ihre Rechtsnachfolger, auch im nördlichen und nordöstlichen Landesteile eine sehr rege Bautätigkeit begonnen.

Ueber die Unternehmer sei zur Einführung kurz folgendes gesagt: Bei ihren badischen Eisenbahnbauten hatten Lenz & Cie ihren finanziellen Rückhalt in einem Bankenkonsortium, dem insbesondere die Berliner Handels-Gesellschaft, Robert Warschauer & Co und der A. Schaaffhausensche Bankverein angehörten.

Zwecks Finanzierung der Bahnen des Konsortiums wurde im Dezember 1895 die Westdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft in Köln mit 5 Mill. Mk. Aktienkapital gegründet. Nachdem Lenz & Cie in Baden festen Fuß gefaßt hatten und infolgedessen ihre Unternehmungen hier einen größeren Umfang annahmen, wurden im Oktober 1898 die der Westdeutschen Eisenbahn-Gesellschaft gehörigen badischen Eisenbahnen an die unter dem Namen „Badische Lokal-Eisenbahnen, Aktien-Gesellschaft, in Karlsruhe neu errichtete Tochtergesellschaft weiter übertragen. Diese wurde ursprünglich mit einem Aktienkapitale von 6 000 000 Mk. ausgestattet, das jedoch im November 1899 auf 8 000 000 Mk. erhöht wurde. Der weitaus größte Teil des Aktienkapitals befindet sich in den Händen der Westdeutschen Eisenbahn-Gesellschaft. Außerdem hat die Gesellschaft 8 000 000 Mk. 4½proz. Obligationen ausgegeben. Bauausführende Firma ist nach wie vor die Kölner Gesellschaft, während die Karlsruher Gesellschaft die Konzessionen erwirbt und die Bahnen verwaltet und betreibt.

Digitized by Google

Albtalbahn*). Bei weitem das bedeutendste Unternehmen der Gesellschaft ist die sogen. Albtalbahn von Karlsruhe nach Herrenalb und von Ettlingen nach Pforzheim, ihre einzige Schmalspurbahn. Schon vor dem Jahre 1870 war die Idee aufgetaucht, Karlsruhe mit Ettlingen und den in der Umgegend dieser Stadt gelegenen großen Fabriken durch eine Lokalbahn zu verbinden; sie wurde aber als zunächst aussichtslos im Jahre 1872 aufgegeben. Zu Ende der siebziger und Anfang der achtziger Jahre machte der erweiterte Plan einer Bahn von Karlsruhe über Ettlingen nach Herrenalb von sich reden, um jedoch ebenfalls ins Stocken zu geraten, als im Jahre 1885 Ettlingen durch eine normalspurige Seitenbahn die Stadt mit der Staatsbahnstation in Verbindung setzte. Zwei Jahre darauf wurde das Projekt wiederum aufgegriffen, mit wenig Hoffnung auf Erfolg. Es darf als charakteristisch für den Wandel der Anschauungen gelten, der sich seitdem hinsichtlich der Entwickelung und Förderung des Lokalbahnwesens vollzog, daß der Stadtrat von Karlsruhe sich in einem Schreiben vom 5. Juli 1887 an den Bürgermeister von Herrenalb dahin äußerte, „daß eine Staatsunterstützung zur Ausführung dieses Projekts freilich nicht zu erwarten sei, im Gegenteil befürchtet werden müsse, daß die Großh. Eisenbahnbehörde dasselbe bekämpfen werde, namentlich insofern es sich um eine Straßenverbindung zwischen Karlsruhe und Ettlingen handle". Mehrere Projekte anderer Gemeinden erwiesen sich als unausführbar.

Die von den einzelnen Gemeinden und Interessenten betriebenen Pläne gewannen wesentlich an Bedeutung und Aussicht auf Verwirklichung, als im Jahre 1890 in einer großen Versammlung der Vertreter des Albtals ein Komitee zur Verfolgung des Projektes eingesetzt und dem Bürgermeister von Karlsruhe dessen Vorsitz übertragen wurde. In seinem Auftrage arbeitete Eisenbahnunternehmer Bachstein einen Plan und Kostenanschlag für eine normalspurige Eisenbahn aus. Das Karlsruher Tiefbauamt sprach sich gegen die Normalspur als zu kostspielig und deshalb die Ausführung des Unternehmers gefährdend aus. Im Jahre 1893 übertrug darauf Karlsruhe die Bearbeitung des Projektes der Firma Soenderop & Co in Berlin. Diese machte eine Offerte, in welcher außer freiem Gelände ein Zuschuß von 30 000 Mk. für das Kilometer Bahnlänge gefordert wurde; beabsichtigt war dabei wiederum eine normalspurige Bahn.

Das Tiefbauamt sprach sich neuerdings für die Anwendung der Schmalspur aus, weil diese nur 11 700 Mk. kilometrischen Zuschuß erfordern würde. Als Soenderop für eine schmalspurige Bahn einen Bei-

*) Bh. 1895—96, II., 4. B.-H. S. 450 u. 531, P.-H. S. 157, I., B.-H. S. 351, P.-H. S. 133.

Digitized by Google

trag von 20 000 Mk. pro Kilometer und außerdem die Uebernahme eines Teils des Baukapitals durch Aktien zweiter Ordnung seitens der Gemeinden verlangte, wurden die Verhandlungen abgebrochen. Es erfolgte darauf ein Angebot der Firma Lenz & Cie in Stettin, in welchem der Karlsruher Stadtrat eine bessere Grundlage für die Erreichung des erstrebten Zieles erblickte. —

In der Zwischenzeit war auch eine lebhafte Agitation für eine Bahn von Karlsruhe über Ettlingen nach Pforzheim betrieben worden. Auch für diese wurde im Jahre 1893 ein Komitee gebildet und die Leitung der Angelegenheit der Stadt Pforzheim bezw. deren Oberbürgermeister übertragen. Eine Offerte der Firma Soenderop, in welcher diese gleicherweise die Uebernahme von Aktien zweiter Ordnung oder aber eine 3½-prozentige Zinsgarantie forderte, wurde unannehmbar befunden. Auch die Verhandlungen mit Bachstein und mit Vering und Waechter blieben erfolglos.

Im Oktober 1894 traten darauf die Vorsitzenden des Karlsruher und des Pforzheimer Komitees zusammen und übertrugen der Firma Lenz & Cie. auch die Ausarbeitung des Projektes Ettlingen-Pforzheim. Nachdem dasselbe im Februar 1895 eingereicht und von beiden Komitees gebilligt worden war, trat auch der Bürgermeister von Ettlingen in diese ein.

Ueber die Bedeutung der Bahn für ihr Verkehrsgebiet sei hier eingeflochten, daß zunächst die Karlsruher sich schon seit vielen Jahren um eine bequeme Verbindung mit dem langgestreckten und wegen seiner landschaftlichen Reize wie seiner frischen Waldluft gern besuchten hinteren Albtal bemühten. Aber es handelte sich keineswegs nur um die Erfüllung eines Lieblingswunsches der Bewohner von Karlsruhe. Für die Bevölkerung zu beiden Seiten des Albtales und auf dem Rücken zwischen Ettlingen und Pforzheim war es von großer Wichtigkeit, durch eine Bahnverbindung den Markt- und Arbeitszentren Karlsruhe und Pforzheim sowie auch Ettlingen näher gerückt zu werden. Die oberhalb von Ettlingen im Albtale gelegenen industriellen Werke konnten durch die Bahn billigere Frachten und leichtere Zuführung von Arbeitskräften aus den bis dahin abgeschlossenen Ortschaften erlangen. Auch eine bessere Ausnutzung der brachliegenden Wasserkräfte und noch unaufgeschlossenen Steinbrüche des Albtals, deren Nutzbarmachung wegen der schwierigen Transportverhältnisse seither nicht lohnte, war sie herbeizuführen geeignet. Ausgedehnte Forsten, teils im Staats- und teils im Gemeindebesitz, auch württembergische Waldpartien, fallen in das Verkehrsgebiet der Bahn.

Von wesentlicher Bedeutung mußte eine Bahn vor allem auch für die Erleichterung des Verkehrs der in Karlsruhe, Pforzheim und Ettlin-

Digitized by Google

gen täglich beschäftigten Arbeiterbevölkerung sein. Diese wird durch sie in die Lage gesetzt, ihren Arbeitsort mit weniger Beschwerde als bisher zu erreichen und den für sie so wertvollen, weil vielfach mit landwirtschaftlichem Nebenbetriebe verbundenen Wohnsitz auf dem Lande beizubehalten. Die Zahl der außerhalb jener Städte wohnenden, jedoch regelmäßig in ihnen beschäftigten Arbeiter zählt aber nach Tausenden.

Es handelte sich mit einem Worte um die Förderung der gesamten wirtschaftlichen Verhältnisse eines 300 Quadratkilometer umfassenden Gebiets mit einer sehr beträchtlichen Bevölkerung. —

Der Plan der Firma Lenz & Cie war nun folgender:

Die meterspurige Bahn sollte beim Ettlinger Bahnübergange in Karlsruhe beginnen und, kurze Zeit die Landstraße benutzend, bei der Station Erbprinz in die Ettlinger Seitenbahn einmünden. Diese sollte sie bis zum Endpunkte Ettlingen-Holzhof mittels Einlegung einer dritten Schiene verfolgen, dann bis nach Busenbach führen und hier einerseits nach Herrenalb, andrerseits nach Pforzheim sich gabeln. Bei Busenbach sollte auch der Bahnhof für die Ueberladung der Güter von der Schmal- auf die Normalspur angelegt und zu dem Zweck bis dorthin das Gleis der Ettlinger Seitenbahn fortgeführt werden. Die Länge dieser beiden Linien zusammen sollte ca. 57 Kilometer betragen, von denen 3,9 Kilometer auf württembergisches Gebiet — je etwas über 1,9 Kilometer in die Gemarkungen Herrenalb und Birkenfeld — entfielen.

Die Kosten des Projektes berechneten Lenz & Cie auf Mk. 3 980 000.—, einbegriffen Mk. 380 000.— für Grunderwerb, den Reinertrag auf Mk. 382 300 — 301 700 = Mk. 80 600. Ihre Hauptforderungen für die Ausführung des Unternehmens waren nun: die übliche kostenlose Stellung des für den Bahnbau erforderlichen Grund und Bodens und, soweit nötig, die Gestattung der Mitbenutzung öffentlicher Straßen, ferner ein Zuschuß zu den Baukosten in Höhe von Mk. 1 050 000.— und die kosten- und lastenfreie Uebereignung der im Besitze der Stadt Ettlingen befindlichen Seitenbahn von Ettlingen-Staatsbahnhof bis Ettlingen-Holzhof.

Karlsruhe war bereit, die Ettlinger Seitenbahn gegen den Ersatz der Anlagekosten von Mk. 112 430.— für Lenz u. Cie. zu erwerben, nachdem diese sich zu einem Zuschusse von Mk. 26 000.— verstanden hatten. Die übrigen Gemeinden waren mit der ihnen auferlegten Bedingung der Geländestellung einverstanden. Da aber die Aufbringung der hierfür erforderlichen Mittel sie hinlänglich belastete, so erbaten sie für den geforderten Barzuschuß das Eintreten des Staates.

In der Ueberzeugung, daß das Zustandekommen des Unternehmens vom Standpunkte der wirtschaftlichen wie der staatlichen Interessen wünschenswert wäre, bewilligten Regierung und Volksvertretung

Digitized by Google

im Gesetze vom 16. Juni 1896*) eine Subvention von Mk. 18 000 pro Kilometer der auf badischem Gebiete gelegenen Bahnstrecke von ca. 53 Kilometern Länge oder von insgesamt Mk. 960 800. Württemberg gab für die in seine Gemarkung Herrenalb fallende Strecke von 1,9 Kilometern — in der Gemarkung Birkenfeld wird kein Ort berührt — weitere Mk. 39 200.—.

Die Konzession wurde für die badische Strecke am 17. November 1896, für die württembergische am 14. Juli 1897 erteilt. In einem Punkte weichen die Konzessionsbedingungen von den sonst getroffenen ab: es nehmen die Regierungen an dem 6 Prozent des Anlagekapitals übersteigenden Erträgnisse nach dem Verhältnis der geleisteten Staatsbeiträge zum Anlagekapital teil. Wie bei allen dieser Gesellschaft gehörigen Bahnen ist festgesetzt, daß die Bahnanlage nach Ablauf der neunzigjährigen Konzessionsdauer dem Staate anheimfällt.

Die Betriebseröffnungen der einzelnen Teilstrecken erfolgten zu folgenden Zeiten:

Bezeichnung der Strecke	Eröffnung für den Personen-	Eröffnung für den Güterverkehr	km
Karlsruhe—Ettlingen	1. Dez. 1897	24. November 1898	7,82
Ettlingen—Frauenalb	14. Mai 1898		14,49
Frauenalb—Herrenalb	2. Juli 1898		4,09
Busenbach—Ittersbach	10. April 1899	10. April 1899	12,55
Ittersbach—Brötzingen	2. Januar 1900	2. Januar 1900	16,21
Brötzingen—Pforzheim	2. Juli 1901	2. Juli 1901	2,42
			57,58

Ferner gehört dazu die normal- und schmalspurige (dreischienige) Ettlinger Seitenbahn mit 2,27 Kilometern Betriebslänge, sodaß die gesamte Albtalbahn rund 60 Kilometer umfaßt. Die Baukostenrechnung ist noch nicht abgeschlossen. Nach vorläufiger Feststellung werden die Kosten einschließlich derer des Grunderwerbes betragen Mk. 6 437 100, sodaß nach Abzug des Staatszuschusses von Mk. 1 000 000
u. des Zuschusses d. Gemeind. f. Gelände „ 477 100 „ 1 477 100
ca. 4 960 000
als erstes Anlagekapital der Gesellschaft sich ergeben werden.

Auf der Strecke Karlsruhe-Ettlingen hat sich der Personenverkehr so stark entwickelt, daß der Dampf- in den elektrischen Betrieb umgewandelt werden mußte.

*) Ges.- u. V.-Bl. 1896 S. 141.

Digitized by Google

b. Normalspurige Bahnen.

Bühl-Oberthal*). Seit Jahren machten auch die in Bühlerthal ansässigen Industriellen Anstrengungen um die Herstellung einer Bahn nach der Staatsbahnstation Bühl.

War die Konkurrenzfähigkeit ihrer Säge- und Mühlenindustrie auch nicht gerade abhängig von dieser Bahnverbindung, so war doch anzunehmen, daß letztere von günstiger Wirkung auf den weiteren Betrieb sein und eine Erweiterung der vorhandenen Anlagen zur Folge haben würde. Denn sie war geeignet, nicht nur die Abfuhr der geschnittenen Hölzer, sondern auch die Zufuhr von Langholz aus den oberen Landesteilen zu erleichtern und zu verbilligen. Mit dem Gedeihen dieser ausgedehnten Industrie standen aber das wirtschaftliche Leben und die Wohlfahrt des Tales in innigster Beziehung.

Wenig günstig allerdings waren die Bodenverhältnisse. Starke Sohlengefälle des Tales bedingten auf längere Strecken Steigungen von mehr als 3 Prozent, die den Betrieb sehr verteuern mußten, aber auch schon die Baukosten verhältnismäßig hoch gestalteten. Dies war die Ursache, daß ein schon im Jahre 1886 ausgearbeitetes Projekt für eine normalspurige Seitenbahn, auf Grund dessen auf dem Landtage von 1891 die Interessenten eine Staatsunterstützung nachsuchten, die gewünschte Berücksichtigung nicht fand, weil weder ein genügender Nachweis über die Finanzierung erbracht, noch ein Betriebsunternehmer gefunden worden war.

Mehrfache Unterhandlungen mit verschiedenen Eisenbahnunternehmern hatten den Erfolg, daß die Firma Soenderop & Cie in Berlin sich bereit erklärte, den Bau und Betrieb auf eigene Rechnung zu übernehmen, falls ihr außer dem Bahnterrain ein Zuschuß à fonds perdu von Mk. 230 000.— für eine ca. 6 Kilometer lange normalspurige Bahn von Bühl bis Oberthal gewährt würde. Diese Forderung stützte sich darauf, daß dem auf Mk. 650 000.— veranschlagten Baukapital nur ein schätzungsweise Reinertrag von Mk. 45 467 — 35 000 = Mk. 10 467 (1,6 Proz.) gegenüberstand.

Den gesamten Barzuschuß vermochten die Interessenten nicht aufzubringen. Sie petitionierten deshalb um eine Subvention von Mk. 160 000.—. Die Restsumme von Mk. 70 000.— sollten ein vom Bürgerausschusse der Gemeinde Bühlerthal bewilligter Zuschuß von Mk. 30 000.—, sowie Beiträge der Gemeinde Altschweier, des Kreises Baden und der Privatinteressenten decken.

Ueberstieg die geforderte kilometrische Staatsunterstützung von fast

*) Vh. 1893—94, II., 4. B.-H. S. 191 u. 249, P.-H. S. 136. I., B.-H. S. 278, P.-H. S. 253.

Digitized by Google

Mk. 26 700.— auch die bisher zugebilligten Sätze, so war sie im Verhältnis zu den gesamten Baukosten immer noch niedriger als die meisten früheren Subventionen. Da zudem der Staat als Besitzer ausgedehnter Waldungen in der Umgebung von Bühl ein Interesse an der Ausführung der Bahn hatte, so genehmigte das bezügliche Gesetz vom 4. Juni 1894*) den Betrag von Mk. 160 000.—.

Am 5. April 1895 wurde der Firma Soenderop die Konzession erteilt. Zur Ausführung durch diese Firma ist es jedoch nicht gekommen, da Lenz & Cie. das Projekt von ihr erwarben.

Der Betrieb der 5,96 Kilometer langen Bahn wurde für den Güterverkehr am 28. Dezember 1896 und für den Personenverkehr am 26. Januar 1897 eröffnet. Die Gesamtausgaben für die Bahn betrugen Mk. 985 000.—. Zu den Kosten des Grunderwerbs trugen die Gemeinden Mk. 105 000.— bei, sodaß nach Abzug dieses Betrages und der Subventionen sich Mk. 650 000.— als Anlagekapital der Unternehmer ergeben. Die beträchtliche Ueberschreitung des Voranschlages wird aber durch bedeutend höhere als die erwarteten Einnahmen wieder wettgemacht.

Bruchsal-Odenheim-Menzingen.**) Neben dem Gesetze über die Bühl-Oberthaler Bahn verabschiedete der Landtag von 1893-94 ein zweites, das eine Bahn von Bruchsal nach Odenheim und Menzingen zum Gegenstand hatte.

Der wirtschaftliche Mittelpunkt des Katzbach- und Kraichbachtales ist Bruchsal. Es vermittelt die hauptsächlich aus Vieh, Getreide und Handelsgewächsen sich zusammensetzende Ausfuhr beider Täler, welche ihrerseits einen der dichtest bevölkerten und fruchtbarsten Teile Badens bilden. Wie in allen anderen Gegenden des Landes machte sich auch hier der Wunsch nach einer Verbindung mit der Hauptbahn geltend. Im Jahre 1888 leiteten die interessierten Gemeinden im Verein mit der Stadt Bruchsal Verhandlungen zum Zwecke der Erlangung einer Nebenbahn ein. Diese sollte von Bruchsal über Ubstadt und Odenheim nach Elsenz führen und eine Abzweigung von Ubstadt nach Grochsheim erhalten. Nach näherer Prüfung der Verhältnisse einigten sich aber die Gemeinden dahin, daß die Hauptlinie mit Rücksicht auf die ungünstige Bodengestaltung der Strecke Odenheim-Elsenz und die dadurch verursachte Erhöhung der Bau- und Betriebskosten nur bis Odenheim, die Zweiglinie weiter bis nach Menzingen wegen der Bedeutung dieses Ortes geführt werden sollte.'

---

*) Ges.- und V.-Bl. 1894 S. 263.

**) Vh. 1893—94, II., 4. B.-H. S. 147 und 188, P.-H. 107. I., B.-H. 287, P.-H. 253.

Digitized by Google

In der Firma Soenderop & Cie. fanden auch hier die Gemeinden einen Unternehmer, der geneigt war, die ca. 30 Kilometer lange Bahn mit normaler Spurweite zu bauen. Da aber der Ueberschuß der berechneten Einnahmen (letztere Mk. 110 160.—) über die Ausgaben (Mk. 85 460.— inkl. Mk. 11 000.— für Erneuerungs- und Reservefonds) von Mk. 24 700.— das auf Mk. 1 800 000.— veranschlagte Anlagekapital bei weitem nicht genügend zu verzinsen vermochte, so stellte die genannte Firma die Forderung, daß ihr außer dem Grund und Boden im Anschlagswerte von Mk. 135 000.— vom Staate bezw. den Gemeinden und sonstigen Interessenten ein Zuschuß von Mk. 660 000.— gewährt würde — eine den gegebenen Verhältnissen angemessene Bedingung.

Die Gemeinden verpflichteten sich zur Beisteuerung von Mk. 288 400.—, wozu Bruchsal allein Mk. 150 000.— gab. Von dieser Summe sollten zunächst Mk. 135 000 für den Grunderwerb dienen; zur Tragung des dafür etwa erforderlichen Mehraufwandes machten sich die Gemeinden weiterhin verbindlich. Den an der Subvention noch fehlenden Betrag erbaten sie von der Regierung. Da diese aus den eingereichten Plänen die Ueberzeugung gewann, daß die Herstellung der angestrebten Bahnverbindung für die wirtschaftlichen Verhältnisse der Gegend zweckmäßig und bei entsprechender Unterstützung auch durchführbar wäre, so bewilligte sie mit Genehmigung der Volksvertretung in dem Gesetze vom 4. Juni 1894*) einen Staatsbeitrag von Mk. 16 900.— pro Kilometer.

Das am 5. Oktober 1894 konzessionierte Projekt wurde von Soenderop & Cie. gleicherweise an Lenz & Cie. überlassen. Am 5. März 1896 erfolgte die Eröffnung der Bahn, deren Länge 30,2 Kilometer beträgt. Ihre gesamten Kosten betrugen Mk. 1 960 437. Der Staat schoß Mk. 509 028, die Gemeinden steuerten Mk. 351 409 zu; das Anlagekapital der Gesellschaft beläuft sich also auf Mk. 1 100 000.

Die Verkehrs- und Betriebsergebnisse der Bahn waren im allgemeinen befriedigende. Infolgedessen zeigten sich die Unternehmer bereit, auch den Ausbau der um der Terrainschwierigkeiten halber fallengelassenen 10½ Kilometer langen Strecke Odenheim-Hilsbach**) zu bewerkstelligen. Da die Steigungen zwischen Tiefenbach und Elsenz Dämme und Einschnitte bis zu je ca. 15 Meter Höhe resp. Tiefe bedingten, so ergab sich daraus der verhältnismäßig hohe Kostenanschlag von Mk. 925 000 oder Mk. 88 000 pro Kilometer, während die kilometrischen Baukosten auf der Strecke bis Odenheim nur Mk. 51 600 ausgemacht

*) Ges.- u. V.-Bl. 1894, S. 267.

**) Vgl. Vh. 1897—99, II., 4. B.-H. S. 453, P.-H. S. 123. I., B.-H. S. 223, P.-H. S. 131.

Digitized by Google

hatten. An Reineinnahmen berechnete der Voranschlag Mk. 39 600 — 23 850 = Mk. 15 750.

Die beteiligten Gemeinden sicherten Lenz & Cie. einen Betrag von Mk. 75 000 für die Vornahme des Grunderwerbs zu. Daneben verlangte die Firma einen Staatszuschuß von Mk. 18 500 für den Kilometer, der mit Rücksicht auf die weit größeren Bau- und Betriebsschwierigkeiten auch zugebilligt wurde. Im übrigen wurden die Bestimmungen des Gesetzes vom 4. Juni 1894 auf die Fortsetzungsstrecke ausgedehnt.*) Letztere ist am 3. September 1900 mit 11,2 Kilometern Länge zur Eröffnung gekommen. Die erstmaligen Baukosten der ganzen Bahn haben sich damit auf Mk. 2 640 835, das Anlagekapital der Unternehmer auf Mk. 1 937 555 erhöht.

Auch Hilsbach wird der Endpunkt der Bahn wohl nicht bleiben. Die Tendenz des Unternehmens scheint vielmehr darauf gerichtet zu sein, über kurz oder lang einen Anschluß im Osten an die Staatsbahnstrecke Eppingen-Sinsheim zu suchen. —

Wiesloch-Meckesheim-Waldangelloch.**) Unterhandlungen mit Lenz & Cie. leitete auch ein Eisenbahnkomitee ein, das sich im Jahre 1897 aus den Gemeinden des Bezirks Wiesloch bildete. Zweck war die Herstellung einer normalspurigen Bahn von Wiesloch durch das Angelbachtal nach Waldangelloch und von Wiesloch über Dielheim nach Meckesheim.

Der Bau einer Nebenbahn von Wiesloch in das Angelbachtal mußte für die landwirtschaftliche und industrielle Weiterentwickelung der Gegend als ein wünschenswertes Förderungsmittel erscheinen. Denn die Landwirtschaft im Angelbachtale steht auf einer recht hohen Stufe. Es werden dort die besten Getreidearten gebaut; Tabak und Hopfen gedeihen in guter Qualität. Von dem Orte Eichtersheim wird in größerem Umfange Rübenbau für die Zuckerfabrik Waghäusel getrieben. Die Industrie der Gegend ist zwar nicht von großer Bedeutung, aber es bestehen doch in fast allen Ortschaften kleinere industrielle Anlagen wie Tabak- und Zigarrenfabriken, auch mehrere kleinere Ziegeleien, die zu ihrem Aufschwunge und zur Herbeiführung eines lebhafteren Verkehrs mit Heidelberg und Mannheim schließlich nur einer Eisenbahn bedürfen. Die gleichen landwirtschaftlichen Interessen kommen auch für die Linie Wiesloch-Meckesheim in Betracht. Vor allem aber sollte die neue Linie eine kürzere Verbindung von Wiesloch mit der Bahn Meckesheim-Neckarelz schaffen. Erinnert sei hier daran, daß schon bei den Beratungen über die Oden-

*) Ges. u. V.-Bl. 1898 S. 339, Ges. v. 13. 5. 1898

**) Bh. 1897—99, II., 4, B.-H. S. 409, P.-H. S. 87. I. B.-H. S. 416, P.-H. S. 153.

Digitized by Google

waldbahn Wiesloch als Ausgangspunkt für diese ins Auge gefaßt, aber mit Rücksicht auf Heidelberg und Mannheim, sowie auf allgemeine Verkehrsinteressen fallen gelassen worden war. Man durfte erwarten, daß die Herstellung beider Linien einen günstigen Einfluß auch auf die Staatsbahn durch die Steigerung des Verkehrs auf den Anschlußstrecken bei Wiesloch und Meckesheim haben würde.

Die Kosten einschließlich derer des Grunderwerbs schätzten Lenz & Cie. auf ca. Mk. 2 275 000, von denen Mk. 255 000 seitens der Gemeinden als Anschlagswert des erforderlichen Grund und Bodens zur Verfügung gestellt wurden und zwar ohne Nachschußpflicht bei etwaigen Mehrkosten. Da der auf Mk. 40 000 (Mk. 126 000 — 86 000) berechnete Einnahmeüberschuß nicht hinreichte, der verbleibenden Bausumme eine genügende Verzinsung zu verschaffen, so forderte die Firma einen Staatszuschuß von Mk. 19 000 pro Kilometer, d. s. insgesamt ca. 600 000 Mk., der mit Rücksicht auf die Wichtigkeit und Nützlichkeit des Unternehmens auch zugestanden wurde. Das betreffende Gesetz vom 17. Juni 1898*) weicht insofern von den anderen Gesetzen seiner Art ab, als dem Staate für die Wiesloch-Meckesheimer Strecke das Recht des eventuellen sofortigen Ankaufs vorbehalten wurde. Es geschah dies, damit dieses Verbindungsglied zweier Staatsbahnlinien sofort in das Staatsbahnnetz einbezogen werden kann, sobald das Bedürfnis danach sich geltend macht.

Am 17. Februar 1899 wurde die Konzession erteilt und am 14. Mai vorigen Jahres (1901) die Linie nach Meckesheim, am 16. Oktober die nach Waldangelloch eröffnet. Beide haben insgesamt eine Länge von 32,29 Kilometern. Da die Bauabrechnungen noch nicht fertiggestellt sind, so lassen sich genaue Daten über den Bauaufwand noch nicht geben. Die Kosten werden, so weit sie z. Z. zu übersehen sind, rund Mk. 3 700 000 betragen. Diese erhebliche Ueberschreitung des Voranschlages ist teilweise darauf zurückzuführen, daß der Karlsruher Gesellschaft beim Erwerbe des Bahngeländes selbst seitens an der Bahn sehr interessierter Grundbesitzer Schwierigkeiten durch unerwartet hohe Forderungen entstanden sind. —

Noch im Bau begriffen sind zwei weitere Linien im nordöstlichen Teile des Landes, die Bahnen Neckarbischofsheim-Hüffenhardt und Walldürn-Hardheim.**) Auch sie sind von den interessierten Gemeinden bei der Lokalbahngesellschaft angeregt worden und beide bestimmt, der Landwirtschaft und Industrie ihrer Verkehrsgebiete zu weiterem Aufschwunge zu verhelfen.

*) Ges.- u. V.-Bl. 1898 S. 349.

**) Vgl. Vh. 1899—1900, II., 4. V.-H. S. 531 bezw. 542, P.-H. 110 u. 189 bezw. 153.

Digitized by Google

Die Kosten und Rentabilitätsrechnungen, die diesen Projekten zu Grunde gelegt worden sind, waren folgende:

	Neckarbischofsheim-Hüffenhardt	Walldürn-Hardheim	
Länge	17,07	10	Km.
Kosten (exkl. Grunderwerb)	1 467 000	938 000	Mk.
Einnahmen	81 516	49 100	„
Ausgaben (inkl. Dotation des Ern.- u. Ref.-Fds.)	46 516	30 100	„
Reinertrag	35 000	19 000	„
in % des Anlagekapitals	2,39	2,052	%

In beiden Fällen wurde von der Gesellschaft die unentgeltliche Stellung des Bahnterrains und eine Subvention verlangt, welch letztere bei der Linie Neckarbischofsheim-Hüffenhardt Mk. 20 000, bei der Linie Walldürn-Hardheim Mk. 30 000 für den Bahnkilometer betragen sollte. Diese Forderungen sind von der Regierung und den Kammern als berechtigt anerkannt und demgemäß in den Gesetzen vom 4. Juli 1900*) und 28. Mai 1900*) erfüllt worden. Voraussichtlich wird die Eröffnung der Linie Neckarbischofsheim-Hüffenhardt im Laufe des Monats Oktober erfolgen;**) ihre Baukosten werden ca. Mk. 1 900 000 betragen. Der Termin der Vollendung der Bahn von Walldürn nach Hardheim läßt sich noch nicht bestimmen. Es steht in Aussicht, daß diese Bahn in nicht ferner Zeit ihre Weiterführung nach Tauberbischofsheim finden wird. Bereits hat im Mai d. J. die Eisenbahnkommission der zweiten Kammer eine genaue Prüfung der für die Fortsetzung in Betracht kommenden wirtschaftlichen und technischen Verhältnisse bei der Regierung beantragt.

Die beiden Linien nach Hüffenhard und Hardheim eingeschlossen, umfaßt der Besitz der Badischen Lokaleisenbahnen A.-G. jetzt 166 Kilometer. Ihre derzeitige Bedeutung kommt also derjenigen der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft, soweit diese für Baden in Betracht zu ziehen ist, gleich; doch wird sie letztere voraussichtlich bald überflügelt haben.

Die in der neuen Periode gebauten Privatbahnen überhaupt haben eine Betriebslänge von mehr als 500 Kilometern, die mit wenig mehr als 6 Mill. Mark an Staatsbeiträgen erstellt worden sind und einen Wert von ca. 35 Millionen Mark repräsentieren. Eine prinzipielle Stellungnahme zur Frage der Privatbahnen an sich wird am Schlusse dieses Teils der Arbeit zu erfolgen haben.

---

*) Ges.- u. V.-Bl. 1900 S. 843, Ges.- u. V.-Bl. 1900 S. 760.

**) Die Bahn befindet sich seit dem 16. Oktober 1902 im Betriebe.

Digitized by Google

B. Staatsbahnen (einschl. Privatbahnen im Staatsbetrieb).

I. Strategische Bahnen.

Nimmt auch in der laufenden Periode der Bau von Privatbahnen den ersten Rang ein, so hat es doch andererseits an einer ziemlich bedeutenden Ausdehnung des Staatsbahnnetzes nicht gefehlt. Volkswirtschaftliche Gründe sind dafür in der ersten Zeit zwar nicht maßgebend gewesen, in der zweiten Hälfte aber umsomehr. Die ersten Jahre haben nur strategische Bahnen gebracht, „Kanonenbahnen", wie man sie wohl auch mit einem Schlagwort bezeichnet hat.

Das gespannte Verhältnis des Jahres 1886 mit Frankreich hatte die Möglichkeit eines neuen Krieges deutlich vor Augen geführt. Beruhigten sich auch die Gemüter bald wieder, so war doch eine Mahnung gegeben zu prüfen, ob das deutsche Eisenbahnnetz den Anforderungen eines Krieges genüge. Die Feldzüge der letzten Dezennien hatten gezeigt, welche Bedeutung die Eisenbahnen für die Schlagfertigkeit des Heeres besitzen. Der Mangel an strategischen Eisenbahnlinien hatte sich insbesondere auch bei Ausbruch des Krieges von 1870—71 und während seiner Dauer unliebsam fühlbar gemacht. Während nun die Nachbarstaaten Deutschlands den militärischen Anforderungen in zunehmendem Maße Rechnung getragen hatten und besonders in Frankreich für die systematische Vermehrung der Transportkosten nach der Ostgrenze, für die Steigerung der Leistungsfähigkeit der Linien durch Doppelgleise und für die Herstellung der zur planmäßigen Abfertigung von Massentransporten erforderlichen Lade- und Entladestellen außerordentliche Aufwendungen gemacht worden waren, hatte eine entsprechende Vervollständigung des deutschen Eisenbahnnetzes noch nicht stattgefunden. Um die immer dringender werdende Ergänzung der deutschen Bahnen von diesem Gesichtspunkte aus herbeizuführen, wurde dem Reichstage mit dem Nachtrage zum außerordentlichen Etat für die Verwaltung des Reichsheeres auf das Etatsjahr 1887—88 eine Denkschrift, „die Vervollständigung des deutschen Eisenbahnnetzes im Interesse der Landesverteidigung betreffend", übergeben. Dieselbe fordert vor allem das Legen zweiter Gleise auf einer Anzahl vorhandener Bahnen und die Herstellung einer das Schweizer Gebiet umgehenden Eisenbahnverbindung zwischen dem Oberelsaß und dem rechtsrheinischen Süddeutschland resp. Ulm und München. Letztere sollte insbesondere dazu dienen, der am äußersten Südwestpunkt der Reichsgrenze liegenden gewaltigen Festung Belfort im gegebenen Falle möglichst schnell möglichst große Heeresmassen entgegenzustellen. Denn die Bestimmungen des Vertrages von 1852 zwischen Baden und der Schweiz ermöglichten bezw. sicherten dies, wie der w. o. angegebene

Digitized by Google

Wortlaut zeigt,*) keineswegs. Die in Betracht kommenden Staaten sollten, jeder für seinen Bereich, den Ausbau und Betrieb sowie die Unterhaltungspflicht der herzustellenden Anlagen übernehmen und diese zu Eigentum erhalten. Ueber die Aufbringung der erforderlichen Mittel wurde in der Denkschrift ausgeführt, daß die Hauptkosten das Reich tragen müßte, da keine der gestellten Forderungen einem unmittelbaren Bedürfnisse der betreffenden Einzelstaaten entspräche. Letztere hätten aber einen bescheidenen Anteil beizutragen, da ihnen immerhin gewisse volkswirtschaftliche und betriebstechnische Vorteile zugewendet würden.

Der Reichstag genehmigte die Forderung im Interesse der Sicherheit des Reiches.

Auf dieser Grundlage wurden dann zwischen dem Reich und Baden am 11. März 1887 zwei Uebereinkommen getroffen**), in denen Baden sich verpflichtete, einmal zum zweigleisigen Ausbau der Strecken Landa-bayr. Grenze (18,68 Kilometer), Eppingen-Bretten-Bruchsal-Rheinsheim (60,54 Kilometer), Villingen-Hausach (52,765 Kilometer), sodann zur Herstellung der neuen Eisenbahnverbindungen Leopoldshöhe-Lörrach (6,14 Kilometer), Schopfheim-Wallbach-Säckingen (15,9 Kilometer), Weizen-Hintschingen (41,25 Kilometer) und weiterhin zur Erwerbung der Wiesentalbahn zwischen Lörrach und Schopfheim und der Verstärkung des Gleisbaues auf dieser Strecke. Die Bauten sollten tunlichst beschleunigt und die neuen Gleise und Bahnanlagen in einer die Durchführung des Militärfahrplans verbürgenden Weise unterhalten und erneuert sowie im Frieden als Vollbahnen betrieben werden.

Zu den Herstellungskosten einschließlich der Kosten für die Beschaffung der Betriebsmittel auf den neuen Bahnen gewährte das Reich einen Zuschuß, welcher betragen sollte für die Ausführung der zweiten Gleise 85 Prozent der vereinbarten Anschlagssumme von 4 471 500 Mk., d. i. 3 800 775 Mk., für die Herstellung der neuen Bahnen 95 Prozent der noch zu vereinbarenden Anschlagssumme. Diese Beiträge sollten als Pauschalabfindung gelten, Mehr- oder Minderausgaben, die sich gegenüber dem Anschlage bei der Ausführung herausstellen würden, auf Rechnung von Baden kommen.

Für den Erwerb der Wiesentalbahn hatte Baden aus eigenen Mitteln zu sorgen.

Bei keiner der in Rede stehenden Bahnstrecken war damals oder in absehbarer Zeit ein Bedürfnis nach einem zweiten Gleise für den Friedensverkehr anzunehmen. Allerdings bot dasselbe, insbesondere auf der

*) Vgl. S. 68 Fußnote.

**) Ges.- u. V.-Bl. 1887 S. 119.

Digitized by Google

Schwarzwaldstrecke Hausach-Villingen, gewisse Vorteile und Erleichterungen für den regelmäßigen Betrieb, welche eine Beteiligung Badens an den Kosten mit 15 Prozent immerhin als angemessen erscheinen ließen. Auch die neuen Bahnverbindungen hatten, von ihrer hohen militärischen Bedeutung abgesehen, in wirtschaftlicher oder verkehrspolitischer Hinsicht für Baden keinen erheblichen Wert; denn sie erschlossen nur ein sehr beschränktes eigenes Verkehrsgebiet. Dabei war bei ihnen im allergünstigsten Falle nur auf den Ersatz der Betriebskosten zu rechnen, während auf eine Rente aus dem von Baden zu tragenden Anteile an den Herstellungskosten nicht zu hoffen war.

Wenn ungeachtet dieser Verhältnisse die badische Regierung sich zu einer mäßigen Beteiligung an den Baukosten verpflichtete, so war für sie dabei die Erwägung maßgebend, daß die durch die neuen Bahnen bezweckte Erhöhung der Verteidigungsfähigkeit der südwestdeutschen Reichsgrenze Baden in erster Reihe zugute kam, und dies, sowie die Ueberlassung des ausschließlichen Eigentums und der vollen Selbständigkeit des Bahnbetriebes an Baden die Darbringung eines finanziellen Opfers wohl aufwog.

Ein drittes Uebereinkommen vom gleichen Tage zwischen dem Reiche einerseits und Preußen, Württemberg und Baden andrerseits traf Bestimmungen über die zur weiteren Fortsetzung der Wutachtalbahn nötigen Linie Tuttlingen-Sigmaringen. Da Baden an dieser Linie nicht nur kein volkswirtschaftliches Interesse hatte, sondern dieselbe aller Voraussicht nach eine Schädigung bestehender badischer Linien herbeiführen mußte, so wurde seitens der anderen Vertragsstaaten auf einen Beitrag Badens verzichtet. Den Betrieb übernahm Württemberg, auch für das badische Gebiet.

Um die erforderliche Zustimmung der Stände zu den Verträgen möglichst schnell herbeizuführen und der Wiesentalbahngesellschaft kündigen zu können, wurde im Juni 1887 ein außerordentlicher Landtag einberufen, der die Abmachungen einstimmig annahm.

Am 20. Mai 1890 gelangten die neuen Bahnen Leopoldshöhe-Lörrach, Schopfheim-Säckingen und Weizen-Immendingen, 6,337 bezw. 19,665 bezw. 44,565 Kilometer lang, zur Eröffnung.

Mit Rücksicht auf ihre Bestimmung als strategische Bahnen hatten sie eine Maximalsteigung von nur 1 Prozent erhalten dürfen, was den Bau unter den gegebenen Terrainverhältnissen sehr schwierig und kostspielig gemacht hatte.

Von Leopoldshöhe aus berührt die Bahn zunächst den Ort Weil, durchbricht den Tüllinger Berg in einem Tunnel von 860 Metern Länge

Digitized by Google

und mündet nach Ueberschreitung der Wiese bei Stetten in die Wiesentalbahn ein. Das Steigungsmaximum von 1 Prozent ist vielfach vorhanden, ebenso bei den anderen beiden Strecken. Die Bahnlinie Schopfheim-Säckingen erreicht nach Abzweigung vom Bahnhof Schopfheim und Eintritt in das Schlierbachtal mittels eines 3170 Meter langen Tunnels durch den Dinkelberg bei Hasel das Wehratal und zieht sich nach Berührung des Ortes Wehr und Ueberschreitung des Wehrflusses an der linken Talseite bis zur Rheinbahn hinunter, mit der sie bei Wollbach zusammentrifft. Der eigentliche Anschluß fand zur Vermeidung einer neuen Anschlußstation erst bei Säckingen statt.

Die Linie von Weizen nach Hintschingen zerfällt ihrer technischen Beschaffenheit nach in zwei Abteilungen, nämlich die Gebirgsstrecke von Weizen bis Zollhaus und die Talstrecke von da bis Hintschingen. Die Stationen Weizen und Zollhaus sind in gerader Richtung nur etwa 10 Kilometer von einander entfernt, während mit Rücksicht auf die festgesetzte Maximalsteigung, welche außer auf den Stationen bis Zollhaus beinahe durchweg eingehalten und nur in den beiden vorkommenden Kehrtunnels von 1200 und 1700 Metern Länge auf 1:110 ermäßigt wird, eine Länge der genannten Bahnstrecke von 25 Kilometern nötig war. Infolge dieses Umstandes wurden zahlreiche Wendungen, Rückkehren und Verschlingungen der Bahn erforderlich. Bei Zollhaus ist die Wasserscheide zwischen Rhein und Donau erreicht. Doch auch hier hörten die Schwierigkeiten des Baues noch nicht auf. Bis in die Nähe von Riedöschingen durchzieht die Bahn ein Torfmoor, das dem Bahnbau große Hindernisse in den Weg stellte, da der Torf auf große Strecken bis zu 6 Metern Tiefe unter Wasser ausgehoben und durch steiniges Material ersetzt werden mußte.

Die Baukosten der drei Bahnen haben ca. 35 200 000 Mk. betragen. Für die Wiesentalbahn Basel-Schopfheim-Zell zahlte der Staat der Eigentümerin 4 091 038 Mk. Die Regierung kaufte die Bahn gleich bis Zell an, um nicht allein die kurze Strecke zwischen Schopfheim und Zell im Privateigentum zu belassen.

Auch nach der Herstellung dieser Bauten erachtete der Generalstab die Leistungsfähigkeit des Bahnnetzes im Interesse der Landesverteidigung noch nicht für genügend. Nachdem der Reichstag die erforderlichen Mittel bewilligt hatte, wurde deshalb am 23. Mai 1892 ein neues Uebereinkommen zwischen dem Reiche und Baden getroffen*). Dasselbe entsprach in Form und allgemeinem Inhalt denen vom 11. März 1887. Baden übernahm darin die Verpflichtung, eine zweigleisige Bahn von der Rheinmittezwischen Winters-dorf und Roppenheim über Rastatt nach Karlsruhe

*) Ges.- u. V.-Bl. 1892 S. 389.

Digitized by Google

mit Einmündung in den dortigen Hauptbahnhof zu bauen und gleichzeitig den Rastatter Bahnhof so zu verlegen, daß die neue Linie vom Rhein her in denselben eingeführt werden konnte.

Durch den Bau dieser Bahn trat aber auch die unabweisbare Notwendigkeit ein, den Karlsruher Bahnhof zu erweitern, was nur durch die Verlegung des Rangierbahnhofs bewirkt werden konnte. Baden machte sich deshalb weiter verbindlich, einen neuen Rangierbahnhof bei Karlsruhe anzulegen und zur Entlastung des Personenbahnhofs von den Güterzügen neue Anschlußlinien von der Maxauer Bahn her — zwischen Knielingen und Mühlburg von dieser abzweigend — und von der Rheintalbahn — bei Graben abzweigend — herzustellen und ebenso wie die bestehenden Linien und die neue strategische Bahn in den Rangierbahnhof einzuführen.

Daß das Interesse Badens an der Ausführung dieser Linie ein sehr geringes sei, wurde schon in den Reichstagsverhandlungen anerkannt. Es lag das ja auch auf der Hand, da ein neues Gebiet von ihr nicht erschlossen wurde. Im Gegenteil, es stand sogar eine wesentliche Beeinträchtigung des Verkehrs auf der badischen Staatsbahn in Aussicht, da die neue Linie — weil ca. 40 Kilometer kürzer — den bisher über Appenweier und Straßburg nach Avricourt gehenden bedeutenden Verkehr zum Teil auf die elsaß-lothringischen Bahnen überleiten und daher als eine sehr unangenehme Konkurrentin erscheinen mußte. Die Regierung berechnete sich aus der Bahn einen jährlichen Einnahmeausfall von 135 000 Mark.

In Anbetracht dieser Umstände übernahm das Reich 75 Prozent der auf 10 778 000 Mk. berechneten Kosten der Rastatter Linie mit dem festen Betrage von 8 083 500 Mk. Für die Karlsruher Bau- und Anschlußanlagen wurde der Reichszuschuß nur auf 22½ Prozent des Anschlags von 8 450 000 Mk., d. i. 1 901 250 Mk., bemessen, weil diese Anlagen sich mehr einem Bedürfnisse Badens anschlossen.

Die sämtlichen Neubaustrecken der Linie Graben-Karlsruhe-Mitte Rhein, 52,58 Kilometer lang, konnten am 1. Mai 1895 dem Betriebe übergeben werden. Die alte Rheintalbahn zwischen Graben und Karlsruhe wird seitdem als Nebenbahn betrieben*).

Die weitere Tätigkeit der Regierung während dieser Zeit beschränkte sich im wesentlichen auf den Ankauf der Bahn von Heidelberg nach Speyer**).

---

*) Vgl. Vh. 1991—92, II., 4. B.-H. S. 682 u. 705, P.-H. 190, I., B.-H. S. 508, P.-H. 270.

**) Vh. 1893—94, II., 5. B.-H. S. 244.

Digitized by Google

Diese, s. Zt. mit großen Hoffnungen erbaut, hatte seit ihrer Eröffnung im Jahre 1874 ein kümmerliches Dasein geführt. Die Durchschnittsdividende betrug während der Jahre 1874 bis 1890 ca. 0,90 Prozent, die Maximaldividende 1,50 Prozent. Da auf eine durchgreifende Besserung der Verhältnisse nicht zu rechnen war, so bot im Jahre 1893 der Aufsichtsrat der Gesellschaft die Bahn der Regierung zum Kaufe an, und zwar sollte sie mit Wirkung vom 1. April 1894 ab für den Kaufpreis von 1 000 000 Mk. in das Eigentum des Staates übergehen, während das Anlagekapital mehr als 2 000 000 Mk. betrug. Mit Rücksicht auf die allgemeinen Vorteile, welche der Besitz der Bahn dem Staate darbot, mit Rücksicht vor allem darauf, daß sie ein unentbehrliches Verbindungsglied zwischen der Hauptbahn, der Rheintalbahn und den pfälzischen Bahnen bildete, der Staat bei dem bestehenden Zustande aber in allen Betriebsmaßnahmen an die Zustimmung des Gesellschaftsvorstandes gebunden war, nahmen Regierung und Stände das Angebot an. Ein weiterer Schritt in der Verstaatlichung der sogen. Seitenbahnen war damit getan. —

2. Bahnen wirtschaftlicher Bedeutung.

a. Im südlichen Baden (bis zur Murg).

Ein frischer Zug kam in die Bautätigkeit des Staates, nachdem Minister von Brauer die Leitung des Eisenbahnwesens im Jahre 1893 übernommen hatte. Eine Anzahl volkswirtschaftlich nicht unwichtiger Linien ist seitdem entstanden. Unter ihnen ist in erster Linie zu nennen die Fortsetzung der Höllentalbahn von Neustadt nach Donaueschingen*).

Mit dem Bau der Bahn von Freiburg nach Neustadt hatte ein lange gehegter Wunsch der Schwarzwaldbewohner seine teilweise Befriedigung gefunden. Rechneten Regierung und Stände auch von Anfang an mit der fast selbstverständlichen späteren Weiterführung bis in die Schwarzwaldbahn, so nahmen sie doch an, daß nunmehr die Wünsche nach einer Eisenbahn für einige Zeit zum Schweigen gebracht sein würden. Aber weit gefehlt. Die Agitation blieb so lebhaft, wie sie vorher war.

Kein Landtag verging, der nicht von einer größeren Zahl Schwarzwaldgemeinden mit Petitionen um die Durchführung der Höllentalbahn bestürmt worden wäre. Zu den alten Projekten traten neue hinzu; auch die Bewohner des Bregtales, Wutachtals, Bonndorfs und Lenzkirchs begannen für einen Anschluß zu arbeiten. Für den alten Plan, die Höllentalbahn über Löffingen und Hüfingen fortzusetzen, traten Stadt und Handelskammer Freiburg, sowie viele Schwarzwaldgemeinden und

*) Vh. 1895—96, II., 4. B.-H. S. 105 u. 155, P.-H. 43, I., B.-H. S. 91, P.-H. S. 41.

Digitized by Google

andere ein. Die Begründung ihrer Bitte war stets die gleiche: sie führten mit Recht aus, daß die Höllentalbahn nicht wohl eine Sackbahn bleiben könnte, daß aber die Fortführung nach Hammereisenbach zum Anschluß an die Bergtalbahn untunlich wäre, weil sie lange Zahnradstrecken notwendig machen und dadurch die Entwickelung jedes Transitverkehrs verhindern würde. Ebenso würde, meinten sie, die Fortsetzung über Lenzkirch und Bonndorf nach Weizen stets nur von lokalem Werte sein können; allein die Führung über Löffingen nach Hüfingen könnte den berechtigten Anforderungen des Schwarzwalds und Freiburgs einer-, der Baar andererseits genügen.

Dem entsprachen auch die tatsächlichen Verhältnisse. Für größere Anforderungen des Verkehrs bildete und bildet die Zahnradstrecke der Höllentalbahn ein Hindernis. Aus diesem Grunde verhielten sich auch die Kammern dem Projekte Neustadt-Hammereisenbach gegenüber — das, nachdem es erstmals im Jahre 1873—74 im Landtage besprochen worden war, durch den Gesetzentwurf über die Bregtalbahn neue Nahrung erhalten hatte — ziemlich ablehnend. Mit Rücksicht auf die beträchtlich geringeren Herstellungskosten der Hammereisenbacher Linie — als reine Adhäsionsbahn wäre sie übrigens sowohl im Bau wie vornehmlich im Betriebe ganz bedeutend teurer gewesen — waren die Kammern in den Jahren 1888 und 1894 wohl mit einer näheren Prüfung der Linie einverstanden; sie empfahlen aber gleichzeitig in den Jahren 1892 und 1894 der Regierung die Ausführung der Löffinger Linie als Adhäsionsbahn.

Das Urteil der Stände betreffs der Weiterführung der Höllentalbahn über Bonndorf nach Weizen lautete dahin: Die Erbauung einer von der Löffinger Linie, etwa bei Kappel, abzweigenden Eisenbahn über Lenzkirch nach Bonndorf ist für jene Gegend wünschenswert, ihre Fortsetzung bis Weizen aber nicht notwendig. Auch erstere Strecke ist wegen ihres rein lokalen Charakters nur als Nebenbahn zu erbauen.

Angesichts der fortgesetzten Anstrengungen der Schwarzwaldbewohner zur Erlangung einer durchgehenden Bahn von Freiburg nach Donaueschingen und der ihren Wünschen entgegenkommenden Haltung der Kammern entschloß sich die Regierung ausgangs des Jahres 1895, der Volksvertretung einen Gesetzentwurf, „die Fortführung der Höllentalbahn von Neustadt nach Donaueschingen betreffend", vorzulegen. Die Regierung entschied sich darin mit Recht für die den wirtschaftlichen Verhältnissen und Verkehrsbedürfnissen der Gegend mehr entsprechende Linie über Löffingen und Döggingen nach Hüfingen.

Vorbedingung des auf Staatskosten auszuführenden Baues sollte sein, daß die Gemeinden und anderen Interessenten des für die Bahnanlage erforderliche Gelände unentgeltlich zur Verfügung stellten. Auf

Digitized by Google

die Forderung eines Barbeitrages wie bei der Höllentalbahn wurde verzichtet, weil unter den in Betracht kommenden Interessenten eine annähernd gleich leistungsfähige Gemeinde wie Freiburg nicht vorhanden war. Die den Gesetzesmotiven beigefügte Ertragsberechnung war gerade keine verlockende. Sie nahm an, daß die Einnahmen die Betriebsausgaben ungefähr decken würden. Urteilten auch die Eisenbahnkommissionen nicht gleich pessimistisch, so mußten sie doch mit einer dauernden Belastung des Staatssäckels rechnen. Trotzdem empfahl die Kommission der zweiten Kammer den Entwurf einstimmig zur Annahme „in dem Bewußtsein, daß damit die Wünsche vieler Tausende des Volks erfüllt und gleichzeitig eine wirtschaftliche und industrielle Hebung der betreffenden Landesteile erreicht werden würde". Noch entschiedener sprach sich die Kommission der ersten Kammer für den Bau aus, „weil, seitdem Zuschüsse aus allgemeinen Staatsmitteln zur Verzinsung und Tilgung der Eisenbahnschuld nötig geworden waren, an dieser „„Eisenbahnsteuer"" auch diejenigen teilzunehmen hätten, welche an den Förderungen durch die Schienenstraße noch keinen Anteil hatten". Diese Argumentation war eine durchaus begründete. Es war seit dem Vorhandensein jener sogen. „Verkehrssteuer" mehr als je ein Gebot ausgleichender Gerechtigkeit, allen Landesgegenden eine tunlichst gleichmäßige Berücksichtigung im Eisenbahnbau zu teil werden zu lassen, soweit die finanzielle Leistungsfähigkeit des Landes das gestattete. Denn ein sonderbarer Trost war es für die Bewohner des mittleren Schwarzwaldes, von ihren Höhen auf die glücklicheren Landsleute im Rheintale herabblicken zu müssen mit dem Bewußtsein, daß sie diesen, die den Eisenbahnen einen großen Fortschritt ihrer Landwirtschaft und eine gewaltige Entwickelung der Industrie verdankten, an der finanziellen Last der Eisenbahnen tragen halfen, während sie selbst immer mehr in ihren Erwerbsbedingungen zurückkamen.

Mit den Kommissionen erachtete denn auch das Plenum beider Kammern es als eine Notwendigkeit, die Frage nach der direkten Rentabilität der Linie zurücktreten zu lassen hinter die Erwägungen des volkswirtschaftlichen Bedürfnisses. Die Vorlage der Regierung wurde als Gesetz vom 18. 2. 1896*) von den Ständen angenommen.

Als die Bahn ihrer Vollendung entgegenging, wurde ein weiterer Schritt getan, um die Bewohner des Schwarzwaldes aus ihrer Abgeschiedenheit zu befreien. Die erwähnte, von den Kammern bereits empfohlene Bahn Kappel-Lenzkirch-Bonndorf bildete den Gegenstand eines neuen Gesetzentwurfes vom Jahre 1900**). Auch die voraussichtlichen finanziellen Ergebnisse dieser Bahn sind zwar wenig

*) Ges.- u. V.-Bl. 1896.

**) Vgl. Vh. 1899—1900, II., 4. B.-H. S. 463, P.-H. S. 81.

Digitized by Google

glänzende. Die Baukosten sind auf 2 500 000 Mk. berechnet bei einer Länge der Bahn von 18,78 Kilometern. Während die jährlichen Einnahmen auf 43 225 Mk. geschätzt werden, sind die Betriebsausgaben zu 71 000 Mk. veranschlagt, sodaß außer der Last der Verzinsung noch ein Defizit sich ergibt, das aber bei stärker werdendem Verkehre eine allmähliche Verringerung erwarten läßt. Das Bahnterrain im Anschlage von 119 000 Mk. ist von den interessierten Gemeinden zu stellen. Es rechtfertigt dies sich hier umso mehr, als der Betrieb auf Jahre hinaus ein Zuschußbetrieb sein wird. Auch diese Vorlage wurde von den Ständen in dem Gesetze vom 28. Mai 1900*) angenommen.

Am 20. August 1901 ist die Bahn von Neustadt nach Hüfingen in Betrieb gesetzt und damit die so lange gewünschte Verbindung von Freiburg mit Donaueschingen vollzogen worden. Die Kosten der 27,243 Kilometer langen Bahn haben etwa 10 000 000 Mk. betragen.

Die Bahn Kappel-Bonndorf soll, bei Kappel von der Höllentalbahn abzweigend, zunächst in westlicher Richtung nach Lenzkirch geführt werden, wo nahe der Stadt eine Kopfstation angelegt werden wird. Von Lenzkirch aus wird die Bahn auf den rechtseitigen Hängen des Haslach- und Wutachtales in östlicher Richtung an dem Weiler Holzschlag vorüber in die Nähe von Gündelingen ziehen und nach Ueberschreitung der etwa 1½ Kilometer von Bonndorf gelegenen Wasserscheide in der Höhe von 858 Metern ü. d. M. ihren Endpunkt in der Station Bonndorf westlich der Stadt erreichen. Die Eröffnung wird in etwa 4—5 Jahren erfolgen; z. Z. ist der Bau noch nicht begonnen.

Ebenfalls in das Gebiet des Schwarzwaldes fällt die Fortsetzung der Elztalbahn von Waldkirch aus nach Elzach**). Letztere Stadt hatte schon namens der Gemeinden des oberen Elztales mit einer Unternehmergesellschaft Verhandlungen geführt unter der Voraussetzung, daß der Staat das Unternehmen mit einer Subvention unterstützen werde. Die nähere Prüfung des Projektes ergab aber, daß der Betrieb der Bahn eine die Verkehrsinteressen des Bezirks allseitig befriedigende Gestaltung nur dann finden konnte, wenn er mit dem der bestehenden Bahn von Waldkirch nach Denzlingen bezw. Freiburg in einer Hand vereint wurde. Von einer Ueberlassung der Staatsbahnstrecke Denzlingen-Waldkirch an einen Privatunternehmer konnte selbstverständlich keine Rede sein. So trat denn der Staat auch für die Fortsetzung als Unternehmer auf, indem er dem Landtage 1897—99 eine entsprechende Vorlage machte.

Die Weiterführung der Bahn nach Elzach mußte nach den gegebenen

*) Ges.- u. V.-Bl. 1900 S. 759.

**) Vgl. Vh. 1897—99, II., 4. B.-H. S. 121, P.-H. S. 52, I., B.-H. S. 96, P.-H. S. 43.

Digitized by Google

wirtschaftlichen Verhältnissen des Tales als ein Bedürfnis anerkannt werden. Ein industriereicher Bezirk mit ungefähr 13 000 Einwohnern sollte durch sie dem allgemeinen Verkehr angeschlossen werden. Von den zahlreichen gewerblichen Unternehmungen größeren und kleineren Umfanges, die direkt an der projektierten Bahn oder in ihrer unmittelbaren Nähe lagen, beschäftigten die drei größten allein über tausend Arbeiter. Den ausgedehnten Waldkomplexen im Elz- und Prechtale wie auch im Simonswäldertal eröffnete die Bahn einen besseren Absatz ihrer Produkte.

Die Ertragsberechnungen fielen allerdings sehr ungünstig aus. Eine Rente wird für das auf 1 400 000 Mk. veranschlagte Anlagekapital vorerst nicht erwartet. — In dem Gesetze vom 25. Februar 1898*) wurde die Bahn genehmigt.

Zu den wenigen entwickelteren Gegenden des Landes, denen eine Eisenbahn bislang versagt geblieben war, gehörte sein südöstlicher Zipfel, das nördliche Ufer des Bodensees, obgleich gerade dieser Teil zu den ersten zählte, denen überhaupt eine Bahn in nahe Aussicht gerückt worden war.

Bereits das Gesetz vom 21. September 1846, das sich die Aufgabe gesetzt hatte, den Bau der Kinzigtal-Schwarzwald-Bodenseebahn durch Privatunternehmer zu regeln, hatte seine Bestimmungen auch auf eine Seitenbahn nach und über Ueberlingen ausgedehnt. Als dieses Gesetz im Jahre 1858 durch das neuere vom 7. Mai dieses Jahres über die Vervollständigung der badischen Schienenwege im wesentlichen gegenstandslos geworden war, wurden durch ausdrückliche Festsetzung die Bestimmungen über jene Seitenbahn nicht aufgehoben. Durch den Vertrag des Jahres 1865 zwischen Baden und Württemberg wurde die Frage anscheinend ihrer endgiltigen Regelung entgegengeführt: die Bodenseebahn wurde unter der Bedingung des gleichzeitigen Anschlusses in Friedrichshafen und Lindau als Staatsbahn ins Auge gefaßt. Der neue Staatsvertrag von 1873 brachte insofern noch eine Erleichterung, als nicht mehr auch die gleichzeitige Verbindung von Friedrichshafen und Lindau, sondern nur noch der Anschluß an ersteren Orte verlangt wurde. Die Vorbereitungen zur Inangriffnahme des Baues waren beendet, als die allgemeine Krisis hereinbrach. Trotzdem jederzeit anerkannt worden war, daß eine Bodenseebahn dem nördlichen Seeufer und vor allem der Stadt Ueberlingen wesentliche volkswirtschaftliche Vorteile bringen würde und diese auch der Hebung ihrer wirtschaftlichen Lage bis zu einem gewissen Grade bedürftig waren, ließ nunmehr die ungünstige Finanzlage an sich die Ausführung der Bahn nicht mehr rätlich erscheinen. Sodann hielt man jetzt auch den Lokalverkehr bei der vorwiegend Landwirtschaft treibenden Bevölkerung für zu unbedeutend und den Durchgangsverkehr an-

*) Ges.- u. V.-Bl. 1898 S. 182.

Digitized by Google

gesichts der entstandenen württembergischen und bayrischen Konkurrenz für nicht groß genug, eine Rentabilität herbeizuführen. So wurde denn zwei weitere Jahrzehnte hindurch die Frage zwar immer wieder aufgeworfen, aber die Lösung auch immer wieder hinausgeschoben. Die gemeinschaftliche Petition einer größeren Anzahl Seekreisgemeinden um Subventionierung einer schmalspurigen Nebenbahn Ueberlingen-Stockach — soweit waren die Wünsche inzwischen herabgedrückt worden — hatte der Landtag 1889—90 der Regierung endlich zur Berücksichtigung empfohlen.

Eine teilweise Lösung der Frage wurde erzielt, als die Regierung in den dem Landtage 1891—92 unterbreiteten Staatshaushaltsetat 1 000 000 Mk. für die Herstellung einer Seitenbahn von Stahringen nach Ludwigshafen einstellte. In der beigegebenen Erläuterung war ausgeführt, daß das Projekt einer privaten Schmalspurbahn Ueberlingen-Stockach sich als finanziell unausführbar erwiesen hatte. Es wurde nun vorgeschlagen, auf kürzestem Wege eine Verbindung mit Ueberlingen in der Weise herzustellen, daß auf Staatskosten eine normalspurige Seitenbahn von der Station Stahringen der Radolfzell-Meßkircher Bahn nach Ludwigshafen an der nördlichsten Spitze des Bodensees erbaut und zwischen Ludwigshafen und Ueberlingen der Verkehr durch die Dampfschiffahrt weitervermittelt würde. Da vorausgesetzt wurde, daß diese Bahn, wenn auch weniger ungünstig rentierend als andere Linien, immerhin der Eisenbahnverwaltung finanzielle Opfer auferlegen würde, so wurde die üblich gewordene unentgeltliche Stellung des Bahnterrains von den Gemeinden verlangt.

Erwähnt sei hierbei, daß die Budgetforderung nicht weniger als 167 Gemeinden Veranlassung zu Petitionen um die Berücksichtigung ihrer speziellen Wünsche gab.

Die Stände bewilligten nicht nur jene Position des Etats, sondern erteilten der Regierung gleichzeitig die Genehmigung, die Bahn direkt bis nach Ueberlingen zu bauen. Sie erklärten weiter den Wunsch zu Protokoll, daß die Regierung auch eine Bahnverbindung von Ueberlingen mit Markdorf durch das Salemer Tal in Angriff nehme.

Die Regierung machte von der ihr gegebenen Ermächtigung hinsichtlich der Strecke Ludwigshafen-Ueberlingen Gebrauch. Am 18. August 1895 wurde die 17,52 Kilometer lange Bahn Stahringen-Ueberlingen dem Verkehre eröffnet.

Inzwischen hatten auch Württemberg und Bayern sich über den Bau der Strecke Friedrichshafen-Lindau geeinigt. Am 12. November 1897 schlossen danach auch Baden und Württemberg einen Vertrag*), der die Herstellung einer Eisenbahn von Ueber-

*) Ges.- u. V.-Bl. 1898 S. 379.

Digitized by Google

lingen nach Friedrichshafen und damit die Schließung des Eisenbahngürtels um den Bodensee bezweckte. Die Bahn sollte danach eingleisig und gemäß den Normen für den Bau und die Ausrüstung der deutschen Hauptbahnen binnen sechs Jahren hergestellt werden. Der Richtung der Bahn auf badischem Gebiet wurde nicht vorgegriffen; Württemberg behielt sich aber für den Fall, daß Baden über Markdorf und nicht über Immenstaad bauen würde, den späteren Anschluß einer von Ravensburg ausgehenden Bahn vor. Der Bau und Betrieb sollte von jedem Staate für sein Gebiet auf eigene Rechnung übernommen werden, der Betrieb aber unter Wegfall eines Wechselbahnhofs an der Grenze ein einheitlicher sein und die Betriebsführung auf der ganzen Linie der badischen Eisenbahnverwaltung überlassen werden. Die übrigen Bestimmungen des Vertrages waren die üblichen der früheren Staatsverträge.

Dem Vertrage folgte die Vorlegung eines Gesetzentwurfs, welcher die Regierung ermächtigen sollte, die Bodenseebahn von Ueberlingen über Oberuhldingen, Mimmenhausen, Markdorf und Kluftern bis an die Landesgrenze fortzusetzen und Zweigbahnen von Oberuhldingen nach dem Hafen von Unteruhldingen und von Mimmenhausen nach Frickingen herzustellen. Mit dieser Linienführung nahm die Regierung Partei in einem Kampfe, der seit Jahren die Gemüter in Aufregung hielt, dem Kampfe um die See- oder die Tallinie, und zwar zu Gunsten der letzteren. Die Erwartungen bezüglich der wirtschaftlichen Förderung durch eine Bahn sind in jenem Widerstreit der Interessen wohl manchmal etwas allzuhoch gespannt, andrerseits aber auch die Befürchtungen, die für den Fall des Unterliegens geäußert wurden, zu pessimistisch gefärbt gewesen.

Vom techn. Standpunkte wie vom Kostenpunkte aus stellten sich beide Linien ungefähr gleich, sodaß die Entscheidung, ob See- oder Tallinie, lediglich nach dem Gewichte der volkswirtschaftl. Momente zu treffen war. Zu berücksichtigen war dabei, daß die Bahn vor allem den lokalen Verkehrsbedürfnissen des Bodenseegebietes in möglichst ausgiebiger Weise dienen und Gaue aufschließen sollte, die wegen ihrer großen Entfernung von den Verkehrswegen im Absatz ihrer Produkte gegen andere, günstiger gelegene Gegenden zurückstehen mußten. Von diesem Gesichtspunkte aus betrachtet, verdiente die Linie durch das dicht bevölkerte Salemer Tal zweifellos den Vorzug. Die Regierung übrigens suchte in jenem Interessenkonflikte möglichst zu vermitteln. Die Orte am Seeufer, namentlich Meersburg, sollten nicht geschädigt werden. Ihren Interessen sollte die Hafenbahn nach Unteruhldingen dienen; zwischen diesem Orte und Konstanz sollten besondere Dampfschiffahrten über Meersburg eingerichtet werden. Die Zweigbahn Mimmenhausen-Frickingen sollte das Salemer Tal auch in seinem oberen Teile dem Verkehre erschließen. Auch bei diesem Projekte wurde von der Regierung die Forderung der Gelände-

Digitized by Google

stellung ausgesprochen. Wegen der sehr hohen Grunderwerbskosten machte aber die Regierung den Vorbehalt, daß aus allgemeinen Eisenbahnmitteln ein Zuschuß bewilligt werden dürfe. Eine Vorausberechnung des Ertrages versuchte die Regierung nicht, da sich die Gestaltung des Durchgangsverkehrs auf der künftigen Bodenseegürtelbahn noch jeder Beurteilung entzog.

Seitens der Kammern wurden Vertrag und Gesetzentwurf genehmigt, letzterer als Gesetz vom 25. Februar 1898*) publiziert. Darüber hinaus aber faßten die Stände die Resolution, daß nach Fertigstellung der im Gesetze vorgesehenen Linien einerseits die Frickinger Zweigbahn über Owingen nach Stockach fortgesetzt, andrerseits eine Eisenbahnverbindung zwischen Uhldingen und Meersburg in Angriff genommen werde**).

Die 27,825 Kilometer lange Bahn von Ueberlingen nach Friedrichshafen ist am 1. Oktober 1901 eröffnet worden. Die Kosten haben sich auf rund 8 000 000 Mk. gestellt. Am folgenden Tage wurde die 2,56 Kilometer lange Zweigbahn Oberuhldingen-Unteruhldingen in Betrieb gesetzt. Dagegen ist die Mimmenhausen-Frickinger Bahn bisher nicht in Angriff genommen worden.

Auch eine der vom Staate betriebenen Privatbahnen hat eine nicht unbedeutende Ausdehnung erfahren; es ist dies die Murgtalbahn***). Um ihre oberhalb Weisenbachs gelegenen großen Anlagen für Papier- und Holzstoffabrikation in Verbindung mit der Eisenbahn zu bringen, hatte die Firma E. Holtzmann & Co. im Jahre 1889 die Weiterführung der Murgtalbahn von Gernsbach bis Weisenbach in Anregung gebracht und um die Erteilung der Konzession, sowie die Gewährung einer Subvention nachgesucht. Die Murgtalbahngesellschaft griff den Gedanken sofort auf und bewarb sich in gleicher Weise um den Bau. Der Verwaltungsrat der Gesellschaft gab gleichzeitig zu erkennen, daß er die Strecke nur als den Anfang einer späteren Bahn bis zur Landesgrenze bezw. bis nach Freudenstadt betrachten würde.

Vom volkswirtschaftlichen Standpunkte konnte die Weiterführung der Murgtalbahn nur willkommen geheißen werden, bot sie doch Gelegenheit, die im oberen Murggebiete bestehenden zahlreichen gewerblichen Anlagen in unmittelbare oder wenigstens nahe Verbindung mit den Eisenbahnen zu bringen, sowie die großen Holzvorräte dieses Gebietes besser zu

*) Ges.- u. V.-Bl. 1898 S. 181.

**) Zu vgl. Vhl. 1897—99, II., 4. B.-H. S. 7, P.-H. S. 58, I., B.-H. S. 40, P.-H. S. 40.

***) Vgl. Vh. 1889—90, II., 4. B.-H. S. 124 u. 135, P.-H. S. 50. Vh. 1891—92, II., 4 B.-H. S. 686 u. 716, P.-H. S. 191.

Digitized by Google

verwerten und die im oberen Teile des Tales noch nicht ausgenutzten Wasserkräfte neuen industriellen Anlagen dienstbar zu machen. Des weiteren hatte der Staat als Eigentümer großer Waldungen im oberen Murgtale ein besonderes Interesse an der Bahn. Ueber die Fortsetzung der Bahn von Weisenbach aus hatten genauere Untersuchungen noch nicht stattgefunden. Dem dringendsten Bedürfnisse wurde durch die Strecke Gernsbach-Weisenbach auch vorerst genügt.

Um die Verwaltung und den Betrieb der Bahn möglichst einfach zu gestalten, gedachte die Regierung, der Murgtalbahngesellschaft die Konzession zu erteilen. Sie kam mit jener überein, daß die Bahn als normalspurige Nebenbahn gebaut würde, damit die Wagen bis Weisenbach durchlaufen könnten und sie auch den Transport von Massengütern, dem sie vornehmlich zu dienen hatte, besser zu versehen im stande wäre. Soweit angängig, sollte die Bahn die teilweise neu anzulegende Murgtalstraße benutzen.

Ihre Herstellungskosten wurden auf 540 000 Mk. geschätzt, wobei 30 000 Mk. für die Benutzbarmachung der genannten Straße eingerechnet waren, der Ueberschuß der Einnahmen über die Ausgaben auf 37 816 Mk. — 25 200 = 13 616 Mk. Die Regierung erklärte sich bereit, 100 000 Mk. à fonds perdu zu den Kosten zuzuschießen. Davon sollten aber zunächst die Mehrkosten des Straßenbaues gedeckt werden, sodaß als eigentlicher Baukostenzuschuß noch 70 000 Mk. verblieben. Die Generaldirektion der Staatsbahnen, in deren Pacht-Betrieb die Murgtalbahn sich befindet*), sollte gegen den Ersatz der Kosten auch die Strecke bis Weisenbach betreiben.

Da am 1. Juni 1894 die Frist verstrich, vor deren Ablauf die Regierung ihr Ankaufsrecht nicht ausüben konnte, so behielt sie sich endlich auch das jederzeitige Ankaufsrecht der neuen Linie vor.

Auf Grund des bezüglichen Gesetzes vom 29. März 1890**) wurde am 28. November desselben Jahres der Murgtalbahngesellschaft in Gernsbach die Konzession erteilt.

Nach genauerer Bearbeitung des Planes und Kostenanschlages für den gemeinsamen Straßen- und Bahnkörper durch die Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues ergab sich jedoch, daß der Mehraufwand für die Straße sich nicht nur auf 30 000 Mk., sondern auf mindestens 70 000 Mk. belaufen würde. Um nun den Kostenbeitrag zur Bahn selbst in der

---

*) Seit dem 1. Januar 1879 bezieht die Murgtalbahn nicht mehr 45 Prozent der Roheinnahme, sondern als Pachtzins 4 Prozent ihres Anlagekapitals sowie 3500 Mk. für den Reservefonds.

**) Ges.- u. V.-Bl. 1890 S. 149.

Digitized by Google

vorgesehenen Höhe von 70 000 Mk. zu erhalten, wurde auf dem Landtage von 1891—92 die gesamte Subvention auf 140 000 Mk. erhöht*).

Am 1. Mai 1894 wurde die 5,64 Kilometer lange Strecke dem Betriebe übergeben. Auf dem Landtage 1899 bis 1900 erfolgte alsdann eine neue Gesetzes-Vorlage, welche die Fortführung der Bahn bis zur Landesgrenze bei Schönmünzach, und zwar auf Staatskosten, bezweckte und von den Ständen auch angenommen wurde**). Für das Anlagekapital von 4,5 Mill. Mk. sind nur 12 400 Mk. Rente herausgerechnet worden; mit den Jahren werden sich aber die Ergebnisse wohl günstiger gestalten. Zur Zeit befindet sich die Linie noch im Bau.

Da in den letzten Jahren Württemberg von Freudenstadt aus murgabwärts bis nach Reichenbach gebaut hat, so steht zu erwarten, daß die zwischen den beiden Endpunkten Schönmünzach und Reichenbach noch bestehende Lücke in nicht ferner Zeit ausgefüllt und so der alte Plan einer Murgtal-Schwarzwaldbahn doch noch verwirklicht werden wird.

Die vordere Murgtalbahn Rastatt-Weisenbach wird voraussichtlich nicht lange mehr Privatbahn bleiben. Bereits hat der Landtag zum Ankauf aufgefordert. Es würde sich wohl empfehlen, letzteren mit der Eröffnung der im Bau befindlichen Staatsbahnstrecke vorzunehmen.

Eine Neuregelung haben endlich die Verhältnisse der Renchtalbahn von Appenweier nach Oppenau erfahren***). Der Betrieb dieser war von der Staatsbahnverwaltung s. Zt. gegen eine Entschädigung von 50 Prozent der Roheinnahmen auf die Dauer von fünfundzwanzig Jahren übernommen worden. Da somit am 1. Juni 1901 das Betriebsübereinkommen ablief, so hätte bei Nichterneuerung die Renchtalbahngesellschaft den Betrieb auf ihre Kosten übernehmen müssen. Bei dem ungünstigen Verhältnis der Einnahmen zu den Ausgaben wäre die Gesellschaft dazu aber nicht im stande gewesen. Während der zweiundzwanzig Jahre von 1877 bis 1898 haben in sechs Jahren die Betriebskosten die Roheinnahmen überschritten; in den anderen sechzehn Jahren sind sie nur um verhältnismäßig geringe Beträge unter diesen geblieben, sodaß die Staatsbahnverwaltung sich aus ihren vertragsmäßigen Verpflichtungen bis zum Jahre 1898 einen Verlust von nicht weniger als 1 401 382 Mk. oder durchschnittlich pro Jahr 63 699 Mk. berechnete. Hingegen bezog die Bahngesellschaft eine durchschnittliche Rente von 3,5 Prozent ihres Anlagekapitals; im Jahre 1898 betrug sie 4,25 Prozent, der Staatszuschuß aber 90 339 Mk.

---

*) Ges. v. 4. Juli 1892. Ges.- u. V.-Bl. 1892 S. 387.
**) Ges. v. 28. Mai 1900. Ges.- u. V.-Bl. 1900 S. 759.
***) Vgl. Vh. 1899—1900, II., 4. B.-H. S. 611, P.-H. S. 187 u. 223.

Digitized by Google

Die Staatsbahnverwaltung war erklärlicherweise nicht geneigt, länger an dem niedrigen Vergütungssatze von 50 Prozent, den sie bezog, festzuhalten; auch der Betriebskoëffizient der Staatsbahnen war ja seit 1877 um ca. 10 Prozent gestiegen. Sie forderte mindestens 55 Prozent und für diese Bindung auf nur acht Jahre, da die Roheinnahme und damit der Anteil der Gesellschaft an dieser stetig steigt, eine weitere Ermäßigung des letzteren alsdann also geboten sein kann. Das Gesetz vom 30. Juli 1900*) hat diese Regelung auch getroffen. Das beste und einfachste wäre es wohl gewesen, wenn der Staat die Bahn in sein Eigentum übernommen hätte, denn der Anteil, den die Gesellschaft bezieht, würde sehr wohl im stande sein, das aus Anleihemitteln zu beschaffende Kaufgeld zu verzinsen. Die Regierung sprach sich jedoch bisher gegen die Uebernahme der Bahn aus.

b. Im nördlichen Baden (unterhalb der Murg).

Der Vertrag vom 23. November 1871 mit Bayern war bekanntlich nicht vollständig zum Vollzuge gelangt. Zwei der zum Bau bestimmten Bahnverbindungen, Seckach-Miltenberg und Bergzabern-Kaltenbach, waren unausgeführt geblieben. Die Abänderungsverhandlungen von 1878 hatten kein abschließendes Ergebnis zur Folge; es wurde nur ein stillschweigendes Einverständnis darüber erzielt, daß bis auf weiteres von keiner Seite auf den Bau der fraglichen beiden Bahnen gedrungen werden sollte. Auf die Ausführung der Bahn von Bergzabern nach Kaltenbach konnte Baden damals umso eher verzichten, als schon im Jahre 1877 ein Abkommen mit den pfälzischen Bahnen getroffen worden war, das die badische Eisenbahnverwaltung berechtigte, eine Teilung des Verkehrs zwischen den Linien Landau-Germersheim-Bruchsal und Landau-Winden-Maxau-Karlsruhe zu verlangen, solange die Strecke Bergzabern-Kaltenbach nicht gebaut sein würde — umso eher auch, als letztere wegen der auf ihr vorhandenen Terrainschwierigkeiten und daraus sich ergebenden größeren virtuellen Länge eine Abkürzung gegenüber der Germersheimer Bahn garnicht hätte herbeiführen können.

Es ist weiter bekannt, daß von der Linie Seckach-Miltenberg im Laufe der Zeit Bruchstücke zur Herstellung gelangt waren. Bayern eröffnete im Jahre 1880 die Strecke Miltenberg-Amorbach, Baden im Jahre 1887 die Strecke Seckach-Walldürn. Die Endpunkte beider lagen nur 15 Kilometer auseinander, wovon 10,5 Kilometer auf badisches, 4,5 Kilometer auf bayrisches Gebiet entfielen. Diese Lücke auszufüllen, wurde bald der dringende Wunsch der Bewohner jenes Landesteils. Denn wenn die Verbindung auch für den Transitverkehr entbehrlich war, so war

*) Ges.- u. V.-Bl. 1900 S. 875.

Digitized by Google

sie doch nicht ohne Wert für das betreffende Gebiet. Sie sollte die alten Handels- und Verkehrsbeziehungen mit der Maingegend, insbesondere mit Miltenberg, wieder aufleben lassen und den Erzeugnissen des hinteren Odenwaldes ein erweitertes Absatzgebiet erschließen, zumal durch die damals eingerichtete Kettenschleppschiffahrt auf dem Main die Benutzung des Wasserweges von Miltenberg aus sehr erleichtert worden war.

Die Regierung war umso eher geneigt, diesen Wünschen Rechnung zu tragen, als nach ihrer Ansicht die Herstellung des kurzen Verbindungsgliedes doch nicht zu umgehen war. Wenig empfehlenswert aber wäre die Ausführung nach Maßgabe des alten Vertrages gewesen, der Baden auferlegte, die Bahn bis Miltenberg zu betreiben und Bayern die Strecke von der Grenze bis dahin mit 4½ Prozent zu verzinsen. Es mußte der Abschluß eines neuen Vertrages mit Bayern auf veränderter, den badischen Interessen besser entsprechender Grundlage angestrebt werden, und ein solcher kam denn auch am 31. Oktober 1894 zu stande. Die für Baden ungünstigen Bestimmungen des alten Vertrages wurden darin aufgehoben und der den Verhältnissen allein angemessene Grundsatz zur Geltung gebracht, daß jeder der beiden Staaten die auf sein Gebiet fallende Strecke auch auf eigene Rechnung zu bauen und zu betreiben habe. Für die Inbetriebsetzung der Verbindungslinie wurde zwar eine sechsjährige Frist gesetzt, doch erklärte Bayern sich bereit, seine Strecke sofort zur Ausführung zu bringen, falls auch Baden dies tun würde. Der Betrieb sollte auf der ganzen Linie Seckach-Miltenberg ein einheitlicher, durchgehender werden. Im Schlußprotokoll wurde hierzu näher ausgeführt, daß er entweder abwechselnd von den Bahnverwaltungen beider Staaten nach dem Prinzip der Naturalausgleichung oder von einer Verwaltung allein geführt und der letzteren dann Ersatz der auf dem Gebiete des anderen Staates erwachsenen Kosten nach von Zeit zu Zeit zu berechnenden kilometrischen Sätzen geleistet werden sollte. Aufgehoben wurden im Schlußprotokolle auch die Bestimmungen über die Bahn Bergzabern-Kaltenbach. Denn da seit 1871 neue Abkürzungslinien entstanden waren, die mit den pfälzischen Bahnen in Konkurrenz traten, so war der Herstellung jener Bahn vom Standpunkte der badischen Eisenbahninteressen ein praktischer Wert vollends nicht mehr beizumessen. Die bayrische Regierung gestand ferner als Gegenleistung zu, das erwähnte Uebereinkommen von 1877 dem Sinne nach auch fernerhin aufrechtzuerhalten.

Die Kammern stimmten dem Vertrage zu.

Am 20. September 1899 hat die Eröffnung der Bahn stattgefunden*).

*) Zu vgl. Vh. 1895—96, II., 4. B.-H. S. 22 u. 141, P.-H. S. 35, I., B.-H. S. 87, P.-H. S. 40.

Digitized by Google

Wesentlich mit Rücksicht auf den Staatshaushalt und die Notwendigkeit anderer wichtigerer Neu- und Umbauten war bislang unterlassen worden, die Durlach-Eppinger Bahn mit der Meckesheim-Jagstfelder in Verbindung zu setzen, obgleich schon bei den Verhandlungen über erstere Linie auch dieser Anschluß in Aussicht genommen worden war. Nachdem allmählich die Verhältnisse sich zum Bessern gewandt hatten, entschloß sich die Regierung im Jahre 1897, den früheren Verkehr des Kraichgaugebietes mit dem Unterlande und namentlich mit Mannheim und Heidelberg durch die Herstellung einer Verbindungsbahn Eppingen-Steinsfurth bezw. Sinsheim wieder zu beleben. Die Baukosten wurden auf 1 409 000 Mk., ausschließlich der Kosten des von den Gemeinden unentgeltlich zu stellenden Bahnterrains auf 1 225 000 Mk. geschätzt und für sie eine Rente von 1,4 Prozent erwartet.

In dem Gesetze vom 25. Februar 1898*) wurde der Bau genehmigt. Die 12,86 Kilometer lange Bahn ist am 15. November 1900 in Betrieb gesetzt worden**). —

Die Erfüllung eines sehr alten Wunsches brachte der soeben geschlossene Landtag 1901—02: die Festsetzung einer Bahnverbindung Miltenberg-Wertheim und damit die Ausfüllung der Lücke, die z. Zt. in der Mainlinie zwischen Mainz und Bamberg noch vorhanden ist. Bayern hatte sich lange Zeit ablehnend gegen diese Verbindung verhalten, die von der Bevölkerung jener Gegend erstmals schon im Jahre 1856 bei den Verhandlungen über die Odenwaldbahn angeregt worden war.

Da bewilligte der bayrische Landtag im Jahre 1900 u. a. auch die Mittel für eine Lokalbahn auf dem rechten Mainufer von Miltenberg nach Stadtprozelten. Von letzterem Orte aus sollte späterhin die Fortsetzung der Bahn ebenfalls auf dem rechten Mainufer, also auf ausschließlich bayrischem Gebiete, nach Kreuzwertheim, Wertheim gegenüber, erfolgen, von hier eventuell direkt nach Würzburg. Da bei einer derartigen Führung die Interessen der Stadt Wertheim empfindlich verletzt worden wären, so suchte Baden die bayrische Regierung zum sofortigen Weiterbau jener Lokalbahn nach Wertheim zu bewegen, was in dem Vertrage vom 27. Oktober 1901 auch erreicht wurde. Es wurde in diesem vereinbart, daß die Fortsetzung der Linie Miltenberg-Stadtprozelten in der Nähe des bayrischen Ortes Haßloch mittels einer festen Eisenbahnbrücke über den Main auf badisches Gebiet und oberhalb des Ortes Bestenheid in den Bahnhof zu Wertheim geführt werden sollte. Binnen vier Jahren nach Vertragsschluß soll der Bau vollendet sein.

Ferner soll nach dem Vertrage die badische Stadt Freudenberg am

*) Ges.- u. V.-Bl. 1898 S. 182.

**) Zu vgl. Vh. 1897—99, II., 4. B.-H. S. 96, P.-H. S. 43.

Digitized by Google

Main mit der auf dem andern Ufer zu errichtenden Eisenbahnstation Kirschhof-Freudenberg durch eine Brücke auf gemeinsame Kosten beider Staaten verbunden werden.

Die Länge der Bahn zwischen Stadtprozelten und Wertheim wird 12,26 Kilometer betragen; davon entfallen 3,96 Kilometer auf badisches Gebiet. Einschließlich der Kosten der Mainbrücke ist der Bauaufwand auf 1 811 500 Mk. veranschlagt, von denen 673 300 Mk. von Baden zu tragen sind.

Vorerst wird die Bahn hauptsächlich dem lokalen Verkehre des Maintales mit seinen ausgedehnten Steinbruch- und Steinmetzbetrieben zu dienen haben. Ob ein regerer Durchgangsverkehr sich entwickeln wird, läßt sich z. Zt. noch nicht beurteilen. Aus diesen Gründen soll auch die Ausführung der Bahn zunächst nach den Normen für Nebenbahnen erfolgen, jedoch so, daß sie später ohne Schwierigkeiten zu einer Hauptbahn ausgebaut werden kann. Der Betrieb der Bahn soll ein einheitlicher sein; die kurze badische Strecke wird deshalb von Bayern mitbetrieben werden. Da nun für die erste Zeit auch ein größerer eigener Verkehr nicht zu erwarten ist — mit dem Transport von Steinen, die den Hauptbestandteil der Massengüter bilden, wird die Wasserstraße immer konkurrieren —, da ferner auch die Betriebsergebnisse der benachbarten Bahnen Wertheim-Lauda und Wertheim-Lohr nichts weniger als glänzend sind, so ist vorerst ein Reinertrag nicht zu erwarten, eher vielmehr das Gegenteil. Für die ersten fünf Betriebsjahre hat deshalb Bayern keine Vergütung an Baden zu leisten. Nach Ablauf dieser Zeit wird eine anderweitige Regelung auf der Grundlage der wirklichen Betriebsergebnisse erfolgen können*).

Der diesjährige Landtag 1901—02 hat endlich noch einer für Baden ganz eigenartigen, neuen Form von Eisenbahn das Leben gegeben, einer Staatsbahn im Privatbetrieb**).

In einer Zeit allgemeinen wirtschaftlichen Aufschwunges befand und befindet sich der ungefähr zwischen den Eisenbahnlinien Eberbach-Mosbach-Seckach-Walldürn gelegene Teil des badischen Odenwaldes in einer bedauernswert zu nennenden ökonomischen Lage. Es gehört dieser Bezirk zweifellos zu den ärmsten, von der Natur am wenigsten begünstigten Teilen Badens; seine Verhältnisse haben sich seit Jahren nicht nur nicht verbessert, sondern verschlechtert. Eine Aenderung konnte nach der allgemeinen Meinung nur durch eine gute Verbindung mit dem Eisenbahnnetz des Landes erfolgen; diese zu schaffen war aber nur möglich, wenn der Staat kräftig eingriff. Nach den angestellten zuverlässigen Erhebun-

*) Vh. 1901—02, II., Drucksachen Nr. 34 u. 34a.
**) Vh. 1901—02, II., Drucksachen Nr. 41 u. 41a.

Digitized by Google

gen, heißt es in der Begründung zur Regierungsvorlage, kann auf eine Verzinsung des aufzuwendenden Anlagekapitals nicht gerechnet werden; es wird selbst als ein günstiges Ergebnis zu betrachten sein, wenn nach Umfluß einiger Betriebsjahre die Einnahmen aus dem Verkehr die Betriebskosten decken. Ein Privatunternehmer, der gewillt gewesen wäre, auch nur einen kleinen Teil des Anlagekapitals aus eigenen Mitteln aufzubringen, hätte sich daher wohl nie gefunden.

Wie so oft in derartigen Fällen ergab sich auch hier ein Widerstreit der Interessen. Zwei Linien bekämpften sich, Eberbach-Mudau und Mosbach-Mudau, beide in volkswirtschaftlicher Hinsicht wünschenswert, die erstere aber wegen der ungünstigen Terrainverhältnisse finanziell fast unausführbar und deshalb hinter der anderen Linie zurückstehend. Denn in der Nähe von Eberbach müßte eine kolossale Steigung überwunden und auch weiterhin auf langer Strecke die Maximalsteigung von 2½ Prozent beibehalten werden.

Die Regierung, die zu helfen gern bereit war, entschied sich deshalb für die Route Mosbach-(Robern-Limbach-)Mudau und reichte im Januar des Jahres 1902 dem Landtage einen auf die Erbauung dieser abzielenden Gesetzentwurf ein, der mit großer Mehrheit auch im April desj. Jahres angenommen wurde. Die Bahn soll mit Schmalspur gebaut werden. Es wurde das in den Kammern teilweise heftig angegriffen; aber unter den gegebenen Verhältnissen muß eine Schmalspurbahn als das allein Richtige bezeichnet werden. Ein bedeutender Verkehr ist auf der Bahn nicht zu erwarten; für Stückgüter wäre in jedem Falle ein Umladen erforderlich, die in Betracht kommenden Massengüter aber sind leicht und mit verhältnismäßig geringen Kosten umzuladen. Die Kosten der Schmalspurbahn sind auf 2,41 Mill. Mk. veranschlagt, während eine normalspurige Bahn über 4 Mill. Mk. erfordern und deshalb angesichts der obwaltenden Umstände durchaus unwirtschaftlich sein würde. Die Kosten des Grunderwerbs sind auf 210 000 Mk. berechnet; die interessierten Gemeinden haben davon 160 000 Mk. aufzubringen. Den voraussichtlichen jährlichen Betriebseinnahmen von 43 300 Mk. stehen an voraussichtlichen Betriebsausgaben 58 000 Mk. gegenüber, sodaß für die erste Zeit ein Defizit von ca. 15 000 Mk. vorhanden sein wird. Das Gleichgewicht zwischen Einnahmen und Ausgaben wird erst nach Ablauf einer gewissen Entwickelungsperiode und nach Hebung der ganzen wirtschaftlichen Verhältnisse erreicht werden.

Die besondere Eigentümlichkeit des Gesetzentwurfes war nun: die Bahn soll auf Staatskosten von einem Unternehmer — in Aussicht genommen ist die Firma Vering & Waechter — gebaut und dann von diesem betrieben werden. Es wird beabsichtigt, mit der genannten Firma vorerst auf die Dauer von zwanzig Jahren ein Vertragsverhältnis ein-

Digitized by Google

zugehen, wonach sie die Bahn gegen eine zu vereinbarende feste Summe zur Ausführung zu bringen und den Betrieb auf eigene Rechnung und Gefahr ohne Gewährung eines staatlichen Zuschusses zu den jährlichen Betriebskosten zu übernehmen hat. Vering & Waechter hoffen natürlich, daß die Bahn nach einer gewissen Uebergangszeit sie durch kleine Ueberschüsse für ihre Mühen und ihr Risiko entschädigen wird.

Die Regierung begründete die Abgabe des Betriebes damit, daß es ausgeschlossen erscheine, Schmalspurbahnen durch den Staat zu betreiben, weil es an dem dazu erforderlichen Wagenpark fehle. Sie führte weiter aus, daß die Feststellung der Tarife und Fahrpläne ihrer Genehmigung bedürfe und daß sodann der ganze Fall überhaupt ein ganz ausnahmsweiser, nur durch die besonderen Umstände bedingter sein solle.

Dem Fehlen des Wagenparks für die Schmalspurbahn kann eine entscheidende Bedeutung für die Frage wohl kaum beigemessen werden. Denn auch der Betriebsunternehmer muß ja einen besonderen Wagenpark halten; er kann ihn, da die Bahn als schmalspurige isoliert ist, nicht anderweitig mitverwenden. Richtig ist dabei nur, daß die Betriebsgesellschaft den Betrieb tatsächlich billiger wird führen können als der Staat — ob aus volkswirtschaftlich wünschenswerten Gründen, ist allerdings auch fraglich, da vor allem an Gehältern und Löhnen gespart werden wird.

Wenn der Fall ein ausnahmsweiser bleibt, wie die Regierung versichert, so wird man sich mit ihm abfinden dürfen. In keinem Falle aber würde man sich damit einverstanden erklären können, wenn der Staat auch weiterhin Schmalspurbahnen auf seine Kosten bauen wollte, um sie dann durch Unternehmer auf deren Rechnung betreiben zu lassen. Ein plausibler Grund hierfür wäre nicht beizubringen, da selbstverständlich der Unternehmer nur zugreifen wird, wenn er sein an sich ja berechtigtes Interesse auf Entschädigung und Gewinn dabei gewahrt findet. —

An letzter Stelle ist ein Projekt zu nennen, das für einen großen Teil des badischen Eisenbahnverkehrs von Bedeutung zu werden verspricht: der Umbau bezw. die Verlegung des Karlsruher Bahnhofes. — Dem Beispiele, das eine Reihe größerer Städte gab, indem sie ihre Bahnhofsanlagen den modernen Verkehrsanforderungen gemäß gestalteten, will nun auch Karlsruhe folgen. Schon seit Jahren ist allgemein anerkannt, daß die Bahnhofsverhältnisse dieser Stadt einer gründlichen Aenderung bedürfen. Als der Bahnhof im Jahre 1842 angelegt wurde, war Karlsruhe eine kleine, ruhige Residenzstadt. Niemand ahnte damals etwas von dem Aufschwunge, den die Stadt nehmen sollte. Nichts sprach infolgedessen dagegen, die Schienenstränge in Geländehöhe zu führen und den Bahnhof demgemäß anzulegen. Der mit den 70er Jahren beginnenden starken Ausdehnung der Stadt setzten so die Bahnhofs- und Bahnanlagen im Süden einen Damm entgegen, während im

Digitized by Google

Norden der der Krone gehörige Hardtwald eine natürliche Grenze bildet. Ein Anwachsen war dadurch im allgemeinen nur nach Osten und Westen hin angängig, und dieses ist denn auch in solchem Maße erfolgt, daß im Westen Mühlburg bereits aufgenommen worden ist und im Osten die Entfernung zwischen der Stadt und Durlach sich immer mehr verringert hat. Die Längsausdehnung der Stadt beträgt jetzt 6 Kilometer, während sie in der Mitte, auf der Linie zwischen Schloß und Bahnhof, ursprünglich wenig mehr als ein halbes Kilometer breit war. Auf die Dauer konnten daher die Gleise im Süden eine Ausdehnung auch nach dieser Richtung nicht verhindern. Es ist eine dichtbevölkerte Südvorstadt entstanden. Die schweren Unzuträglichkeiten, die der in Geländehöhe sich bewegende Eisenbahnverkehr hervorrief, haben aber nur zum kleinen Teil durch Herstellung einer Fußgängerüberführung und zweier Fußgängertunnels abgestellt werden können. Die äußerst notwendige Ueberführung der Straßenbahn über die Staatsbahngleise mußte aus Gründen der öffentlichen Sicherheit unterbleiben.

Infolge einer Petition der Stadt Karlsruhe beschäftigte sich die Staatsbahnverwaltung mit Abänderungsentwürfen. Sie legte der Stadt ein Projekt vor, nach welchem die am meisten in ihrem Verkehre behinderten Straßen in Rampen über die Bahngleise hinweggeführt werden sollten. Dieser Plan, der einen Kostenaufwand von 4 500 000 Mk. erfordert hätte, fand aber bei der Stadt den entschiedensten Widerspruch, hauptsächlich deshalb, weil durch die unförmlichen Rampen das hübsche Stadtbild verunstaltet werden würde. Dagegen schlug die Gemeindebehörde eine Höherlegung des Bahnhofes und der gesamten Bahnanlage in der Weise vor, daß die Straßen in ihrer alten Höhenlage unter ihnen hindurch geführt würden. Diesen Plan erklärte aber wieder die Generaldirektion wegen der hohen Kosten nicht annehmen zu können. Nach ihrer Berechnung hätte seine Ausführung 15 000 000 Mk. erfordert.

Die Stadt begnügte sich jedoch nicht mit diesem Bescheide, sondern wandte sich an die Herren Oberbaurat Baumeister in Karlsruhe, Generaldirektor von Ebermayer in München und Ingenieur Gleim zu Hamburg mit der Bitte um Erteilung eines Gutachtens über die beiden in Wettbewerb gestellten Entwürfe. Dieses Gutachten ist im Jahre 1898 erstattet worden und dahin ausgefallen, daß in dem Hochbahnhofe zweifellos die vollkommenere Lösung der strittigen Frage zu finden sei. Außerdem überrage der dafür in Anschlag gebrachte Kostenbetrag denjenigen des Rampenentwurfes nur deshalb um eine so erhebliche Summe, weil in ersterem zugleich sämtliche Ausgaben für einen vollständigen Bahnhofsumbau mit inbegriffen seien. Rechne man letzteren, der sich doch in nicht allzu ferner Zeit als notwendig erweisen werde, in die zu veranschlagende

Digitized by Google

Kostensumme des Rampenprojektes mit ein, so werde sich letzteres eher teurer denn billiger stellen als der Hochbahnhof.

Seitdem hatten die Erörterungen etwa zwei Jahre lang geruht, bis die Generaldirektion mit einem völlig neuen Vorschlage hervortrat, welcher die Lösung aller bestehenden Schwierigkeiten in einer Verlegung des Bahnhofs sucht. Und zwar glaubt sie ein hierfür geeignetes Gelände in den noch unbebauten Landflächen gefunden zu haben, welche sich jenseits der Südvorstadt und des daran anschließenden Stadtgartens erstrecken.

Die Bedenken, welche sich gegen diesen Plan erheben, sind gering gegenüber den außerordentlichen Vorteilen, welche seine Verwirklichung im Vergleich zu den ersten beiden Projekten bringen würde. Nach dem neuen Plane wird der Bahnhof ca. 1 Kilometer weit hinaus verlegt. Dadurch werden direkt geschädigt wohl nur die Besitzer der großen Gasthäuser in der Nähe des jetzigen Bahnhofes. Für das Gros des Publikums ist der neue Bahnhof fast ebenso leicht und schnell zu erreichen wie der alte, denn bei der großen Längenausdehnung der Stadt wohnt auch jetzt ein großer Teil der Bevölkerung so weit vom Bahnhofe entfernt, daß er, um zu ihm zu gelangen, auf die Benutzung der Straßenbahn angewiesen ist. Der Hauptgrund, der bei andern großen Bahnhofsumbauten gegen die Verlegung gesprochen hat, fällt in Karlsruhe fort. Köln, Bremen, Hamburg, Breslau, Leipzig sind große Handelszentren, denen naturgemäß daran liegt, den Bahnhof in der Nähe ihres Marktes bezw. ihres Geschäftsviertels zu haben. Karlsruhe ist weit mehr das Muster einer Hof- und Beamten-, als einer Handelsstadt.

Für das neue Projekt spricht aber vor allen Dingen der Umstand, daß auf dem in Aussicht genommenen Terrain die Bahnanlage beliebig ausgedehnt werden könnte, ohne daß sie das Wachstum der Stadt hinderte. Es wäre das für die Verkehrssicherheit von großem Vorteile. Die Enge des zwischen der Alt- und der Südvorstadt eingezwängten Raumes hingegen gestattet eine solche Vergrößerung nicht. Selbst eine durchaus nötig werdende Verlängerung des Bahnhofes ist fast unmöglich, da dadurch die sowohl dicht vor als auch dicht hinter dem Bahnhofe vorhandenen scharfen Krümmungen noch schärfer werden müßten. Von den Schwierigkeiten, welche der Umbau nach einem der beiden ersten Projekte unter den obwaltenden Umständen dem Verkehre bereiten würde, soll garnicht gesprochen werden.

Schließlich fällt es noch als wesentlich ins Gewicht, daß die Baukosten der neuen Anlage eine bedeutende Verringerung durch den Verkauf des alten Bahnhofsgeländes zu Bauplätzen erfahren werden, wie dies ähnlich auch in Frankfurt a. M. der Fall gewesen ist. Man darf annehmen, daß das Zustandekommen des Projektes der Stadt Karlsruhe nur zum Segen

Digitized by Google

gereichen wird, während die jetzigen Anlagen sie gleichsam fesseln, ihre Entwicklung hemmen*).

Schlußwort: Zur Kritik und Würdigung der badischen Eisenbahnpolitik.

Die Verhandlung über die Bahn von Mosbach nach Mudau rief auf dem letzten Landtage auch eine Debatte über die Zweckmäßigkeit der badischen Eisenbahnpolitik hervor. Zwei Punkte waren es, die einer teilweise recht scharfen Kritik unterzogen wurden: die Zulassung von Schmalspurbahnen und sodann und vornehmlich die Zulassung der Privatunternehmung.

Was zunächst die Zulassung von Schmalspurbahnen anlangt, so bedarf es keiner Frage, daß beim Bau von Eisenbahnen überall — abgesehen von isolierten Bahnen, die für das schmale badische Land nicht in Betracht kommen — die Normalspur in erster Linie in Rücksicht zu ziehen ist und die Anwendung der Schmalspur nur da angezeigt sein kann, wo entweder nur ein geringer Verkehr in Aussicht steht oder die Bodenbeschaffenheit eine enge Anschmiegung an das Terrain zwecks Vermeidung hoher Baukosten erforderlich erscheinen läßt, die Wahl der Normalspur daher eine Unwirtschaftlichkeit bedeuten würde. Nun wird aber nur von ganz vereinzelten Fällen gesagt werden können, daß die Regierung unter dem Eindrucke der reinen Defizitperiode von 1875 bis 1887 anfangs die schmale Spur zugelassen habe, wo besser mit Normalspur hätte gebaut werden sollen. Sieht man die einzelnen badischen Schmalspurbahnen darauf an, so zeigt sich, daß die Karlsruher Lokalbahnen und die Albtalbahn fast ausschließlich dem Personenverkehre dienen und deshalb wohl jeder Nachteil der Schmalspur von vornherein verneint werden kann. Der Verkehr der im Eigentum der Straßburger Straßenbahn-Gesellschaft befindlichen Linien ist ein so wenig bedeutender, daß von einer Notwendigkeit der normalen Spur keine Rede wird sein können. Derjenige der Bahnen von Seelbach und von Ettenheimmünster an den Rhein ist gar so gering, daß diese Bahnen, die zu den erstgebauten reinen Privatbahnen rechnen, es zu einer Rente für den Unternehmer überhaupt noch nicht haben bringen können und eine von ihnen sich jetzt zu einer Sanierung gezwungen sieht. Bei der Bahn von Müllheim nach Badenweiler entfällt offensichtlich ebenfalls die Notwendigkeit der normalen Spur; denn auch

*) Vgl. den Aufsatz „Der Umbau des Bahnhofs zu Karlsruhe" in Nr. 42 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Jahrgang 1901—02.

Digitized by Google

hier tritt der Personenverkehr weit in den Vordergrund. Einzig von den beiden ersten Bahnen, der Zell-Todtnauer und der Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Bahn wird gesagt werden können, daß der durch sie vermittelte Verkehr die Anwendung der normalen Spurweite gerechtfertigt hätte. Daß aber das Vorhandensein der schmalen Spur zu großen Unzuträglichkeiten geführt hätte, ist auch bei diesen beiden Bahnen noch nicht bewiesen worden.

Zudem dürfen doch auch die unter Umständen sehr großen Vorteile der Schmalspurbahnen nicht außer acht gelassen werden*). Ein großer Teil der Bahnen, welche schmalspurig sind, wäre wahrscheinlich überhaupt noch nicht gebaut worden, wenn die Anwendung der normalen Spur gefordert worden wäre. Die auf den Schmalspurbahnen erzielten Resultate sprechen genugsam dafür und deutlicher noch der Umstand, daß lange Jahre hindurch neue Bahnen kaum zur Entstehung kamen, eben weil man fühlte, daß auf dem bisher beschrittenen Wege nicht weiter gegangen werden dürfe. Mit der Unterlassung des Baues wäre aber dem wirtschaftlichen Interesse des Landes sicherlich am wenigsten gedient gewesen.

Daß die badischen Eisenbahnunternehmer und auch die Regierung eine Vorliebe für die Schmalspur zeigen, ist im übrigen durchaus nicht zu bemerken. Seitdem im Jahre 1896 die Albtalbahn konzessioniert worden ist, hat überhaupt kein Projekt einer privaten Schmalspurbahn mehr die Kammern passiert, und auch die Albtalbahn ist nur als Schmalspurbahn gebaut worden, weil die Forderung der Normalspur das Zustandekommen des lange gewünschten Unternehmens in Frage gestellt hätte. Bei der staatlichen Mosbach-Mudauer Bahn rechtfertigen sowohl die gebirgige Gegend wie deren geringe wirtschaftliche Bedeutung die schmale Spurweite.

Von welchen Anschauungen manche Gegner der letzteren ausgehen, illustrieren folgende Worte eines Abgeordneten**): „Hierin tritt wieder die große Ungleichheit in der Behandlung der ärmeren und reicheren Landesgegenden zu Tage; die ärmeren Gegenden verweist man auf schmalspurige Bahnen, während die reicheren Gegenden mit Normalspurbahnen bedacht werden". Wohin würde denn aber wohl der Staat kommen, wenn er die armen Gegenden in gleichartiger Weise wie die verkehrswirtschaftlich bedeutenden mit Eisenbahnen ausstatten wollte. Den armen Gegenden ist mit schmalspurigen Bahnen in den meisten Fällen ebenso gedient wie mit normalspurigen.

Wollte aber der Staat keinen Unterschied machen, so würde er zum Schaden der anderen armen Gegenden bald mit dem Bau von Eisen-

*) Vgl. die Fußnote auf S. 202.

**) Vh. 1901—02, II., Druckabzüge für die Kammer S. 615 (Mosbach-Mudau). Der Verfasser hat der Verhandlung übrigens beigewohnt.

Digitized by Google

bahnen aufhören müssen. Auch dafür legt die Geschichte der badischen Eisenbahnen Zeugnis ab.

Noch sonderbarer nimmt es sich aus, wenn gesagt wird, daß es besser wäre, „zwanzig Jahre mit dem Bau zu warten, in denen dann die Summen, die man jetzt anzulegen geneigt ist, unter Einrechnung ihrer Zinsen eine solche Höhe erreichen würden, daß es möglich wäre, damit das kostspieligere, aber den Bedürfnissen mehr entgegenkommende Projekt (der normalspurigen Bahn) auszuführen*). Die Bahninteressenten würden mit einer solchen Lösung — von ihrer praktischen Unausführbarkeit ganz abgesehen — wenig zufrieden sein.

Gleich ungerechtfertigt wie die gegen die Schmalspurbahnen gerichteten Angriffe sind diejenigen, welche sich gegen die Zulassung von Privatbahnen wandten.

Von dem schärfsten Redner der Opposition waren hier als Beispiele richtiger Politik Preußen und Sachsen genannt worden. Diese Beispiele hätten nicht anders gewählt werden können, wenn es sich darum gehandelt hätte, die badische Eisenbahnpolitik zu verteidigen. Betreffs Preußens wurden zum Belege die folgenden Worte der Denkschrift zur ersten preußischen Verstaatlichungsvorlage vom 29. Oktober 1879 angeführt: „Unter allen Gestaltungsformen, welche das Eisenbahnwesen in den modernen Kulturstaaten gefunden hat, ist das reine Staatsbahnsystem allein dasjenige, welches die Aufgaben der Eisenbahnpolitik des Staates, die einheitliche Regelung innerhalb des Staatsgebietes und die Förderung der beteiligten Interessen vollauf zu erfüllen vermag. Nur in dieser Form ist eine wirtschaftliche Verwendung des Nationalkapitals, welches durch die Anlage und den Betrieb der Eisenbahnen in so großartigem Maßstabe in Anspruch genommen wird, möglich; nur in dieser Form ist zugleich die unmittelbare und wirksame Fürsorge des Staates für die seinem Schutz anvertrauten öffentlichen Interessen denkbar; nur in dieser Form bietet sich endlich die Möglichkeit einfacher, billiger und rationeller Transporttarife, die sichere Verhinderung schädlicher Differenzialtarife, eine gerechte, rasche und tüchtige, auf das allgemeine Beste bedachte Verwaltung. Es muß daher das Staatsbahnsystem als der Abschluß des Eisenbahnwesens angesehen werden".

Nun darf einmal nicht ganz außer acht bleiben, daß diese Worte bestimmt waren, für eine Vorlage an den preußischen Landtag die Zustimmung des letzteren zu erzielen, ihnen daher eine gewisse tendenziöse Fassung eigen sein mußte, und weiter auch, daß es sich dabei um die wichtigsten Verkehrslinien im Staate handelte. Sodann aber ist es doch vor allem bekannt und wurde auch von dem betreffenden Redner selbst ange-

*) Derselbe Abg., am gleichen Orte.

Digitized by Google

führt (!), daß seit ungefähr zehn Jahren in Preußen der Bau von Kleinbahnen ganz dem privaten Unternehmungsgeiste überlassen und auch eine Anzahl Konzessionen zu Nebenbahnen an private Unternehmer erteilt worden ist. Nicht anders aber ist es ja in Baden, wo Staat und Private sich in den Bau der Bahnen untergeordneter Bedeutung teilen. Noch weniger kann das Beispiel Sachsens dazu dienen, die badische Eisenbahnpolitik anzugreifen. Auf die (von dem betr. Redner erörterte) Frage der Schmalspurbahnen nochmals zurückgreifend, sei hier zunächst darauf hingewiesen, daß ja gerade Sachsen das Land der Schmalspurbahnen ist. Was aber sodann die Systemfrage anbetrifft, so liegt nicht in letzter Linie in einer falschen Neben- und Kleinbahnpolitik Sachsens ein Grund für dessen ungenügende Eisenbahnrente und prekäre finanzielle Lage, die keineswegs geeignet sind, zur Nachahmung anzuspornen.

Die einzelnen Gründe, welche gegen die badischen Privatbahnen vorgebracht wurden, sind im allgemeinen recht untergeordneter Natur. Es heißt das Wesen dieser Privatbahnen verkennen, wenn z. B. gesagt wird: „Vom volkswirtschaftlichen Standpunkte aus kann und darf man sich nicht für dieses (badische) System" — zu beachten ist, daß sämtliche Haupt- und wichtigeren Nebenbahnen sich im Eigentum bezw. Betriebe des Staats befinden und daher nur ein Teil der Bahnen untergeordneter Bedeutung in Betracht kommt — „erwärmen. Jede Verkehrserleichterung bedeutet einen Aufschwung; der Privatbahnbetrieb aber widerspricht der Verkehrserleichterung (!), da der Privatbetrieb sein eigenes Interesse verfolgt"*). Was positiv gegen die Privatbahnen vorgebracht wurde, betrifft nur ihre Ausstattung: schlechtes Wagenmaterial, schlechte Beleuchtung, geringe Schnelligkeit der Beförderung und ungenügende Verkehrssicherheit, indem nicht alle Uebergänge bewacht und abgeschlossen werden — Dinge, die auf den Staatsbahnen besser sein sollen.

Daß hierin nicht alles den Wünschen des Publikums entspricht, ist wohl richtig. Aber ebenso klar ist es, daß die weit bedeutenderen Staatsbahnen als Bahnen höherer Ordnung eine günstige Folie für die privaten Neben- und Kleinbahnen garnicht abgeben können! Es gehört ja gerade zum Wesen dieser Bahnen untergeordneter Bedeutung, daß sie viel einfacher ausgestattet sind, daß auf ihnen gespart wird, soweit die Verkehrsinteressen es erlauben. Auch wenn diese Bahnen vom Staate betrieben würden, würde der Betrieb rationeller Weise nicht ebenso erfolgen können wie auf den Bahnen höherer Ordnung. Sie würden sich z. B. im wesentlichen mit dem Material begnügen müssen, das die letzteren Bahnen als für sie nicht mehr geeignet abgeben. Und was die Verkehrssicherheit anlangt, die Nichtbewachung und -abschließung einzelner Uebergänge, so ge-

*) A. a. o. S. 616.

Digitized by Google

schieht in Baden durchaus nichts Anderes als in ganz Deutschland und z. B. auch auf den staatlichen Bahnen dieser Art in Sachsen. Die Privatunternehmer dürfen ja doch nicht nach ihrem Willen schalten, sondern müssen sich nach den Vorschriften der Bahnordnung richten, für deren Einhaltung der Staat zu sorgen hat und tatsächlich sorgt. Selbst an weitergehenden Vorschriften im Interesse der Sicherheit fehlt es nicht. Die Unfallstatistik der Privatbahnen hat denn auch bisher nicht einen einzigen größeren Unfall zu verzeichnen.

Wenn teilweise auch Mängel, wie überall, vorhanden sind, so wird man ihnen nach allem doch ein großes Gewicht nicht beilegen können. Es wird vielmehr im allgemeinen ausgesprochen werden dürfen, daß die leistungsfähigen Firmen, welche in Baden den Betrieb der Privatbahnen führen, ihren Pflichten nachkommen.

Den mehr oder minder unbedeutenden Mängeln aber steht ein Vorteil gegenüber, dessen Wichtigkeit nach den in Baden gemachten Erfahrungen, nach der Lage der dortigen Verhältnisse nicht unterschätzt werden darf und der für die Beurteilung der badischen Privatbahnen von ausschlaggebender Bedeutung ist.

Was seit Ende der achtziger Jahre in Bezug auf den Ausbau der badischen Eisenbahnen, Haupt- und Nebenlinien, geschehen ist — und in diesem Punkte vereinigen sich die Vorteile der Schmalspur- und der Privatbahnen — wäre in keinem Falle in dem eingehaltenen raschen Tempo erfolgt, wenn nicht für die minder wichtigen Bahnen das Privatunternehmertum herangezogen worden wäre. Angeführt sei hier, wie vor ungefähr zehn Jahren der damalige Finanzminister erklärte, daß infolge der ungünstigen Betriebsergebnisse das badische Eisenbahnnetz als zunächst abgeschlossen betrachtet werden müsse, und tatsächlich waren auch seit 1874 bis dahin, also in einem Zeitraum von fast zwanzig Jahren, nur ganze 56 Kilometer Staatseisenbahnen wirtschaftlicher Bedeutung von Regierung und Landtag zur Ausführung bestimmt worden. — Daß aber für diejenigen Gegenden, welche dank dem Eintreten von Privatunternehmern und der Mitwirkung von Staat, örtlichen Interessenten und teilweise den Kreisen zu systematischer Pflege des Lokalbahnwesens mit Eisenbahnen bedacht worden sind, schwerwiegende volkswirtschaftliche Nachteile entstanden wären, wenn sie noch eine Reihe von Jahren auf den Bahnbau hätten warten müssen und jetzt noch warten müßten, bedarf keiner ausgedehnten Beweisführung. Das Verhalten der betreffenden Gemeinden und sonstigen Interessenten zeigt am deutlichsten, daß der Privatbetrieb dieser Bahnen nicht „der Verkehrserleichterung widerspricht“; denn ein namhafter Teil der fraglichen Bahnen ist nicht auf Anregung von Unternehmern, sondern der Verkehrsinteressenten, die sich erst an die Unter-

Digitized by Google

nehmer wandten, entstanden. Wichtiger war, daß gebaut wurde als: von wem gebaut wurde.

Den Privatbahnen als solchen wird keinerlei Vorzug vor den Staatsbahnen zugeschrieben werden können. Aber auch ein wesentlicher Nachteil wird darin nicht erblickt werden können, daß neben den vom Staate betriebenen Haupt- und wichtigeren Nebenbahnen eine Anzahl untergeordneter Seitenbahnen durch Privatunternehmer entstanden ist. Die ganze Sachlage, die doch in erster Linie mitberücksichtigt werden muß, läßt ihr Vorhandensein nur vorteilhaft erscheinen.

In einem vom Landtage nicht berührten Punkte allerdings hat der Staat sich einer Unterlassungssünde schuldig gemacht. Wohl in der Ueberzeugung, daß die Privatbahnen eine hohe Rentabilität nicht zu erwarten hätten — sie ist im Durchschnitt ja auch nicht glänzend zu nennen — ist eine Beteiligung des Staates an etwaigen Ueberschüssen über eine bestimmte Höhe hinaus regelmäßig nicht vorgesehen worden. Die Resultate einzelner Bahnen zeigen nun aber, daß alle Rentabilitätsberechnungen doch auf schwachen Füßen stehen und die tatsächliche Verkehrsentwickelung und -gestaltung oft nicht vorausgesehen werden kann. In der durch den Staat erfolgten Subventionierung wäre eine Beteiligung am Gewinne durchaus begründet. Wie bei der Albtalbahn wäre z. B. ein Anteilsrecht des Staates auf den Bahnertrag über 6 Prozent hinaus wohl angebracht gewesen. Bei Erfassung des Gesamtbesitzes einer Gesellschaft, also des Durchschnittsergebnisses, hätte die Grenze vielleicht auf 5 Prozent ermäßigt werden können. Daß eine solche Festsetzung die Unternehmer abgeschreckt hätte, ist kaum anzunehmen. —

Ueberblickt man noch einmal die ganze Entwickelung der badischen Eisenbahnen, so wird zwar nicht geleugnet werden können, daß es ohne einzelne Fehler — wie ja kaum anders möglich — und im Anfang auch ohne eine gewisse Unsicherheit im Wollen nicht immer abgegangen ist. Im ganzen aber ist durch das einmütige Zusammenwirken von Regierung und Volksvertretung ein Resultat erzielt worden, auf welches das Land mit Befriedigung blicken darf.

Digitized by Google

Anhang.

Uebersicht

über die

Ausbreitung des Eisenbahnnetzes.

Digitized by Google

Uebersicht
über die
Ausbreitung des Eisenbahnnetzes.

Jahr	Vom Staate betriebene Bahnen	km	Jahr	Strecken fremder Bahnen im badischen Gebiet	km
1840	Mannheim—Heidelberg	18,46			
1843	Heidelberg—Karlsruhe	54,14			
1844	Karlsruhe—Offenburg	72,69			
	Appenweier—Kehl (alter Bahnhof)	12,35			
1845	Offenburg—Freiburg	62,89			
	Oos—Baden	4,20			
1846	Friedrichsfeld westl. Bog.	1,09	1846	Main—Neckarbahn (hess. Grenze — Heidelberg)	31,60
1847	Freiburg—Schliengen	34,85			
1848	Schliengen—Efringen	15,13			
1851	Efringen—Haltingen	6,02			
			1853	Bruchsal — württ. Grenze	20,42
1854	Mannheim—Rheinhafen (Ringbahn)	3,14			
1855	Haltingen—Basel	5,77			
1856	Basel—Waldshut	55,60			
1859	Waldshut—Turgi	1,74			
	Durlach—Wilferdingen	12,43			
1861	Wilferdingen—Pforzheim	13,85			
	Kehl (alter Bahnhof)—Rheinmitte	1,54			
1862	Basel — Abzweigung der Wiesentalbahn	2,25			
	Basel Abzweigung von der Hauptb.—Schopfheim	19,94			
	Karlsruhe—Maxau	9,51			
	Heidelberg—Mosbach	53,11			
1863	Waldshut - Konstanz	88,73			
	Pforzheim—Mühlacker	12,63			
1865	Heidelberger Verbindungsbogen	0,83			
	Maxau — Mitte Rheinbrücke	0,22			
	Dinglingen—Lahr	3,28			
1866	Mosbach — bayer. Grenze bei Würzburg	81,61			
	Bayer. Grenze — Würzburg (gepachtet)	24,48			
		672,48			52,02

Digitized by Google

Jahr	Vom Staate betriebene Bahnen	km	Jahr	Strecken fremder Bahnen im badischen Gebiet	km
	Uebertrag	672,48		Uebertrag	52,02
	Offenburg—Hausach	33,18			
	Engen—Singen	14,52			
1867	Mannheim—Mitte Rheinbrücke (Ludwigshafen)	1,09			
	Radolfzell—Stockach	17,35			
	Lauda—Hochhausen	12,53			
1868	Engen—Donaueschingen	34,92	1868	Pforzheim—(Wildbad)	4,53
	Meckesheim—Rappenau	27,88			
	Hochhausen—Wertheim	18,90			
1869	Rappenau—Saline	1,19	1869	Villingen—(Rottweil)	6,12
	Rappenau—Jagstfeld	8,46		Osterburken—Jagstfeld	15,08
	Rastatt – Gernsbach	14,98			
	Donaueschingen—Villingen	13,87			
	Königshofen—Mergentheim	7,40			
1870	Stockach—Meßkirch	20,42	1870	Immendingen—Tuttlingen	9,02
	Mannheim—Karlsruhe (Rheinbahn)	61,98			
	Beiertheim. Verbindungsbogen	0,92			
1871	Freiburg—Breisach	22,45	1871	Konstanz—Kreuzlingen—(Romanshorn)	0,49
1873	Heidelberg—Mitte Rheinbrücke (Speyer)	22,18			
	Schwackenreuthe—Pfullendorf	15,94			
	Meßkirch—Mengen	19,11			
	Krauchenwies—Sigmaringen	9,47			
	Hausach—Villingen	52,68			
	Basel badischer Bahnhof—Basel Zentralbahnhof	4,89			
1874	Mannheim – Zentralgüterbahnhof	3,75	1874	Pforzheim – (Calw)	13,83
	Mannheim — Abzweigung zum Frachtbahnhof	1,78			
	Bruchsal—Rheinsheim (Grenze)	22,05			
1875	Denzlingen—Waldkirch	7,12	1875	Singen—(Etzweilen)	6,40
	Oberlauchringen—Stühlingen	17,40		Konstanz— „	0,50
1876	Appenweier – Oppenau	18,41		Pfullendorf – (Altshausen)	8,99
		1179,30			116,98

Digitized by Google

Jahr	Vom Staate betriebene Bahnen	km
	Uebertrag	1179,30
	Schopfheim—Zell	7,24
	Stühlingen—Weizen	3,00
1878	Altbreisach—Mitte Rheinbrücke	0,80
	Müllheim— „	4,59
	Leopoldshöhe— „	1,98
	Mannheimer Zentralgüterbahnhof—Neckarhafen	2,30
	Hausach—Wolfach	4,48
1879	Neckargemünd—Eberbach—Jagstfeld	58,48
	Neckarelzer westlicher Bogen	1,26
	„ östlicher „	1,35
	Grötzingen—Eppingen	40,76
	Bruchsal—Bretten	14,89
		1320,43
	a b: Mannheim—Rheinhafen (Ringbahn, abgebrochen)	3 14
		1317,29
1885	Ettlingen Bahnhof—Ettlingen Stadt	1,81
1886	Wolfach—Schiltach	9 71
1887	Freiburg—Neustadt	34,89
	Seckach—Walldürn	19,31
	Ettlingen Stadt—Ettlingen Holzhof	0,41
1890	Leopoldshöhe—Lörrach	6,34
	Schopfheim—Säckingen	19,67
	Weizen—Immendingen	44,56
1892	Donaueschingen—Hüfingen (verpachtet)	2,84
1894	Gernsbach—Weisenbach	5,08
		1461,91

Digitized by Google

Jahr	Badische Privatbahnen	km	Jahr	Strecken fremder Bahnen im badischen Gebiet	km
				Uebertrag	116,98
			1878	Eppingen—Heilbronn (Enclave)	2,77
					119,75
			1879	ab: Bruchsal Bretten (an Baden)	14,89
					104,86
			1880	Mannheim Neckarvorstadt—hess. Grenze	10,11
				Mannheim Hauptbahnh.—Waldhof	9,39
				Friedrichsfeld—Schwetzing.	7,04
				Eppingen—Schwelgern	8,13
			1881	Eberbach—hess. Grenze	7,45
			1882	Wertheim—Mitte Mainbrücke (verpachtet)	1,64
1887	Mannheim—Weinheim	16,98	1886	Schiltach—württ. Grenze	6,12
1889	Zell—Todtnau	18,76	1890	Tuttlingen—Sigmaringen	12,14
1890	Weinheim—Heidelberg	17,55			
	Karlsruhe—Durmersheim	14,79			
	„ —Spöck	15,96			
1891	Heidelberg—Mannheim	20,31			
1892	Mannheim Stadt—Mannheim Neckarvorstadt	0,54			
	Kehl—Lichtenau—Bühl	39,08			
	Hüfingen—Hammereisenbach	29,58			
1893	Hammereisenbach—Furtwangen		1893	Schiltach—Grenze bei Schramberg	6,84
	Ettenheimmünster—Rhein	15,90			
1894	Seelbach—Lahr—Rhein	19,20			
	Müllheim—Badenweiler	7,57			
	Krozingen—Sulzburg	11,00			
1894	Riegel-Gottenheim	13,73			
		240,95			173,72

Digitized by Google

Jahr	Vom Staate betriebene Bahnen	km
	Uebertrag	1461,91
1895	Mannheim, Abzweigungen zu den Rheinhäfen	4,23
	Graben—Neudorf—Blankenloch—Karlsruhe	20,90
	Karlsruhe—Durmersheim—Rastatt Mitte Rheinbrücke	31,69
	Karlsruhe, Zufahrtslinien zum Rangier- und Westbahnhof	20,61
	Oos—Baden, Verlängerung	0,02
	Stahringen—Ueberlingen	17,52
	Rastatt—Weisenbach wegen Verlegung des Rastatter Bahnhofs	0,56
		1557,44
	a b: durch Abbruch von Verbindungsbogen und Bahnhofsverlegung	4,45
		1552,99
1897	a b: Ettlingen Stadt - Ettlingen Holzhof (an Lenz & Cie.)	2,27
		1550,72
1899	Wallbürn—bayerische Grenze	10,76
	Bruchsal—Bretten, Verlängerung durch Verlegung der Einmündung	0,90
1900	Mannheim, Zufahrtslinien zum Industriehafen	5,17
	Eppingen—Steinsfurth	12,86
	Mannheim—Käferthal (Mitbetrieb)	4,47
1901	Neustadt—Donaueschingen	39,88
	Waldkirch—Elzach	12,20
	Ueberlingen—Landesgrenze	27,83
	Oberuhldingen—Unteruhldingen	2,56
	zusammen	1667,35

Digitized by Google

Jahr	Badische Privatbahnen	km	Jahr	Strecken fremder Bahnen im badischen Gebiet	km
	Uebertrag	240,95		Uebertrag	159,45
1895	Riegel—Endingen Endingen—Breisach	26,37			
	Haltingen—Kandern	13,00			
1896	Bruchsal—Odenheim—Menzingen	30,16			
1897	Bühl—Oberthal	5,97	1897	Schaffhausen—Eglisau	8,18
	Karlsruhe—Ettlingen Holzhof (Albtalbahn)	7,82			
	Ettlingen Stadt—Ettlingen Holzhof	2,27			
1898	Ettlingen—Herrenalb	18,58			
	Kehl—Altenheim—Ottenheim und Altenheim—Offenburg	33,95			
	Achern—Ottenhöfen	10,70			
1899	Busenbach—Ittersbach (Albtalbahn)	12,55			
1900	Ittersbach—Brötzingen (Albtalbahn)	16,21			
	Odenheim—Hilsbach	11,20			
1901	Brötzingen—Pforzheim	1,84			
	Möckmühl—Dörzbach, (bad. Strecke)	11,95			
	Wiesloch—Meckesheim—Waldangelloch	32,29			
	zusammen	475,81		zusammen	173,72

Digitized by Google

II. Hauptteil:

Statistik

der badischen Eisenbahnen.

Digitized by Google

I. Statistische Übersicht über den Entwicklungsgang der badischen Eisenbahnen.*)

A. 1. Periode, 1840—1851.

Die Geschichte des Eisenbahnbetriebes in Baden beginnt mit dem 12. September 1840 d. i. der Eröffnung der Strecke Mannheim-Heidelberg. Außerordentlich bescheiden war dieser Anfang; selbst am notwendigsten Betriebsmaterial fehlte es noch. Es mutet heute sonderbar an, wenn man in der ersten Betriebsnachweisung liest**), daß die Fahrten bald nach ihrem Beginn auf einige Tage wieder eingestellt werden mußten wegen — „vorzunehmender Reparatur der Lokomotive" (!).

Ueber den Verkehr an den beiden ersten Tagen vgl. die Fußnote auf S. 31.

Die Beförderung beschränkte sich im ersten Jahre auf Personen nebst deren Effekten und auf Hunde, weil der Mangel an den erforderlichen Einrichtungen den Transport von Fuhrwerken, Vieh ꝛc. nicht gestattete. Die Einrichtung eines Güterverkehrs erschien auf der kurzen Mannheim-Heidelberger Strecke weder notwendig noch für die Verwaltung vorteilhaft; sie unterblieb deshalb bis zur Eröffnung der Strecke Heidelberg-Karlsruhe.

Im ganzen ersten Betriebsjahre (463 Tage) wurden 333 740 Personen befördert bei durchschnittlich je 8,36 (2—18) Fahrten hin und her. Die Fahrtdauer betrug 33—39 Minuten bei Tag und 39—47 Minuten bei Nacht***). Im einzelnen waren die Betriebsergebnisse stark

*) Dargestellt auf Grund der jährlichen Betriebsnachweisungen bezw. Jahresberichte der Staatsbahnverwaltung.

**) Nachweisung über den Betrieb der großh. badischen Eisenbahn . . . für die Zeit vom Beginnen des Dienstes bis zum Schlusse des Jahres 1841 (Karlsruhe, 1842), S. 3.

***) Heute min. 20 Minuten.

Digitized by Google

schwankend. Die größte Frequenz zeigte der Monat Mai mit 39 312, die geringste der Januar mit 5096 Personen. Beide Monate wiesen dementsprechend auch die stärkste bezw. schwächste Tagesfrequenz auf mit 5163 bezw. 89 (!) Personen. Die durchschnittlich beförderte Personenzahl betrug 723,94 für einen Tag und 86,55 für eine Fahrt.

Die Einnahme des Jahres aus der Personenbeförderung stellte sich auf 185 187 Mk., für den Tag im Durchschnitt auf 400,50, für die Fahrt auf 48,80 Mk. Den Gesamteinnahmen von 193 870 Mk. standen an Betriebsausgaben 132 982 Mk., d. s. 68,59 Prozent der Einnahmen, gegenüber, sodaß als Reinertrag des ersten Jahres 60 888 Mk. oder 1,94 Prozent des Anlagekapitals von 2 430 202 Mk. (1,73 Prozent bei Reduktion auf 365 Tage) verblieben. Der hohe Prozentsatz der Ausgaben und der infolgedessen niedrige des Ueberschusses erklären sich zur Genüge aus der geringen Länge der Bahn.

Ueber die speziellen Betriebs- und finanziellen Ergebnisse geben die Tabellen S. 295—97 nähere Auskunft.

Im Mai 1842 wurde der Verkehr auch auf Vieh und Equipagen ausgedehnt. Die Betriebsziffern gestalteten sich, pro rata temporis gerechnet, etwas günstiger als im ersten Jahre; der Reinertrag stellte sich auf 2,06 Prozent des auf 2 603 369 Mk. angewachsenen Anlagekapitals.

Am 10. April 1843 wurde die Strecke Heidelberg-Karlsruhe in Betrieb gesetzt. Im Mai dieses Jahres wurde die Beförderung von Gütern eingeführt, jedoch vorerst nur in beschränkter Weise, „weil auf der noch kurzen Bahnstrecke dieser Transport nicht wohl von größerer Bedeutung sein und daher auch die Anschaffung eines größeren Vorrates an Transportmaterial nicht gerechtfertigt erscheinen konnte*)." Wesentlich war ferner das Hinzukommen einer 4. Wagenklasse, der Stehwagen, am 1. Mai 1843. Diese, vorzugsweise für den Lokalverkehr berechnet und anfangs auch nur zur Benutzung auf kürzere Strecken erlaubt, sollten den weniger bemittelten Klassen eine billige Fahrgelegenheit bieten und insbesondere auch die Aufnahme der mitgeführten Traglasten ohne Belästigung der Mitreisenden und ohne Verursachung längeren Aufenthalts auf den Stationen ermöglichen.

Die Bahn war damals 72,81 Kilometer lang, das Anlagekapital betrug 8 361 026 Mk. und ergab einen Reinertrag von 3,33 Prozent.

Am 1. Mai 1844 kam die Strecke Karlsruhe-Rastatt, am 6. Mai Rastatt-Oos, am 1. Juni Oos-Offenburg und Appenweier-Kehl hinzu. Die gesamte Bahnlänge stellte sich nunmehr auf 157,85 Kilometer, das Anlagekapital auf 19 578 115 Mk. Die Verzinsung steigerte sich auf

*) Betriebsnachweisung für 1843, S. 3.

Digitized by Google

4,60 Prozent, obwohl erst im August jenes Jahres ein unsern heutigen Begriffen entsprechender Gütertransport eingeführt wurde. Man ermäßigte die bis dahin viel zu hohen Tarife und nahm Güter bis zu 25 Pfund Gewicht herab an, während bislang die Viertelwagenladung das Minimum war.

Nachdem am 25. Juli 1845 die Bahn von Oos nach Baden und am 1. August jene von Offenburg nach Freiburg dem Verkehre übergeben worden war, stieg die Länge der Bahn auf 224,92 Kilometer. Das Anlagekapital berechnete sich am Schlusse des Jahres auf 30 455 966 Mk. und ergab 5,24 Prozent Reinertrag.

Im Jahre 1846 war nur insofern ein Zuwachs zu verzeichnen, als am 1. August das 9,6 Kilometer lange zweite Gleis der Mannheim-Friedrichsfelder Bahn als Seitenlinie der Main-Neckarbahn und die 85,45 Kilometer langen zweiten Gleise zwischen Durlach-Offenburg und Appenweier-Kork in Dienst traten. Die Kosten hierfür sowie für Vollendungsarbeiten auf der Bahn überhaupt und für die Anschaffung weiterer Betriebsmittel steigerten das Anlagekapital bis zum Jahresschlusse auf 41 748 920 Mk. und minderten dessen Verzinsung auf 4,62 Prozent.

Das Jahr 1847 brachte einen Zuwachs durch die im Juni erfolgte Eröffnung der Strecke Freiburg-Schliengen. Die Betriebslänge der Bahn war nun 259,74 Kilometer, das Anlagekapital 46 701 581 Mk., dessen Verzinsung durch die Reineinnahme 3,80 Prozent. Zur Erhöhung des Anlagekapitals hatte auch die Herstellung von ca. 62 Kilometern zweiter Gleise beigetragen. Es trat in jenem Jahre ein neuer Gütertarif mit ermäßigten Taxen in Wirksamkeit und ferner wurde die Beförderung von Eilgütern eingeführt.

Nachdem am 8. November 1848 die Bahn von Schliengen bis Efringen in Betrieb gesetzt worden war, betrug die Bahnlänge 274,86 Kilometer und am Schlusse des Jahres das Anlagekapital 52 843 719 Mk., die sich nur zu 2,18 Proz. verzinsten. Ursache dieses ungünstigen Ergebnisses waren im wesentlichen die politischen Ereignisse des Jahres, deren Einfluß nachher noch genauer gezeigt werden wird. Gleiche Ursache mit gleicher Wirkung ließ das Jahr 1849 erkennen. Die Bahnlänge war unverändert geblieben, das Anlagekapital hatte sich etwas erhöht. Es war Ende 1849 auf 53 180 856 Mark gestiegen und ergab einen Reinertrag von 2,7 Prozent. Im Jahre 1850 stieg die Verzinsung des bei gleicher Bahnlänge auf 54 523 716 Mk. gewachsenen Anlagekapitals auf 3,42 Prozent.

Mit der Eröffnung der Strecke Efringen-Haltingen (Grenze), welche am 22. Januar 1851 erfolgte, belief sich die Gesamtlänge der badischen Staatsbahn auf 280,89 Kilometer. Die Verzinsung des am Jahresschlusse auf 55 176 250 Mk. berechneten Anlagekapitales betrug 3,88

Digitized by Google

Prozent. Das kilometrische Anlagekapital, das 1841 130 166 Mk. betragen und 1843 mit 114 833 Mk. seinen tiefsten Stand eingenommen hatte, war 1851 auf 196 434 Mk. angewachsen.

Ueber den Verkehr im einzelnen während der elf Jahre von der Eröffnung bis zum Jahre 1851 seien aus der betr. Tabelle folgende Zahlen hervorgehoben.

1. Personenverkehr. Die Dichtigkeit des Personenverkehrs d. h. die Zahl der durchschnittlich auf das Kilometer Betriebslänge gefahrenen Personen — sogen. Personenkilometer — war in den beiden ersten Jahren fast ebenso groß wie die Zahl der beförderten Personen überhaupt, ein Zeichen, daß im wesentlichen die gesamte Strecke zwischen Mannheim und Heidelberg durchfahren wurde. Es geht dies auch aus der Zahl der von jeder Person durchschnittlich gefahrenen Kilometerzahl von 17,56 bezw. 17,33 bei einer Bahnlänge von 18,67 Kilometern hervor. Von 250 205 Personenkilometern im ersten Jahre — dieses auf 365 Betriebstage reduziert — auf 283 163 im zweiten Jahre gestiegen und im dritten wieder gefallen auf 226 154 Personenkilometer, hielt sich die Personenverkehrsdichtigkeit während der vier Jahre von 1844 bis 1847 auf ca. 260 000 Personenkilometern. Die Wirren der Jahre 1848 und 1849 bewirkten einen rapiden Fall dieser übrigens verhältnismäßig hohen Zahl. Im Jahre 1848 betrug die Dichtigkeit nur 211 306, im folgenden Jahre sogar nur noch 174 281 Personenkilometer, trotz der starken Inanspruchnahme der Bahn durch Militär und Freischaren. In den beiden nächsten Jahren wuchs die Dichte des Verkehres zwar wieder, doch blieb sie mit 216 319 Personenkilometern 1851 noch immer weit hinter der der Jahre 1844 bis 1847 zurück, ebenso auch die absolute Zahl der beförderten Personen.

Die für ein Personenkilometer erzielte Einnahme betrug im Jahre 1843 4,20 Pfennige. Mit der Einführung der 4. Wagenklasse und deren steigender Benutzung fiel sie stetig bis auf 3,06 Pfennig im Jahre 1851.

Die 4. Wagenklasse beförderte 1843 bereits 29,75 Prozent aller Reisenden und erbrachte 12,53 Prozent der Einnahmen aus dem Personenverkehre. Im Jahre 1844, in welchem sie zum erstenmale ein volles Jahr lang in Betrieb war, wurde sie schon von 44,95 Prozent aller Reisenden benutzt; ihr Anteil an den Personenverkehrseinnahmen betrug 21,88 Prozent. Die Frequenz der Stehwagen dehnte sich dann ohne Unterbrechung weiter aus; 1851 fuhren 67,76 Prozent aller beförderten Personen in diesen Wagen, die rund 40 Prozent der Einnahmen aus dem Personentransporte abwarfen. Mit 53,31 Prozent entfiel 1851 auch die Mehrzahl aller Personenkilometer überhaupt — die unterste Wagenklasse wird bekanntlich wesentlich auf kurze Strecken benutzt — auf die Stehwagen.

Digitized by Google

2. Güterverkehr. Der Güterverkehr trat im wesentlichen erst im Jahre 1844 in die Erscheinung. Sein Anteil am Gesamtverkehre war anfangs ein bescheidener; er stieg aber außerordentlich schnell mit jeder neu eröffneten Strecke von 14 428 Tonnenkilometern (1844) auf 57 081 im Jahre 1847. Das Gewicht der beförderten Güter wuchs in der gleichen Zeit von 18 186 auf 126 557 Tonnen, die Einnahmen aus der Güterbeförderung von 203 247 Mk. (= 16 Prozent der Einnahmen aus dem Personenverkehr) auf 1 361 453 Mk. (= ca. 66 Prozent jener Einnahmen). Die Jahre 1848 und 1849 brachten auch hierin einen empfindlichen Rückschlag. Während der Zeit von 1848 bis 1850 hielt sich die Güterverkehrsdichtigkeit auf dem Stande von ca. 40 000 Tonnenkilometern, um 1851 auf 46 913 Tonnenkilometer zu steigen. — Die Einnahmen fielen 1848 auf 1 016 093 Mk. — Schneller als bei der Verkehrsdichtigkeit ging das Steigen des absoluten Gewichtes der beförderten Güter (1851: 142 022 Tonnen) und der Einnahmen (1851: 1 503 039 Mk. = ca. 80 Prozent der Einnahmen der Personenbeförderung) vor sich. Das Jahr 1851 bedeutet auch für den Güterverkehr einen Abschnitt, insofern, als seine Einnahmen in diesem Jahre zum letztenmale hinter denen des Personenverkehres zurückbleiben, um ihnen während der ganzen folgenden Periode von 1852 bis 1861 ungefähr das Gleichgewicht zu halten und sie alsdann weit hinter sich zurückzulassen.

Der pro Tonnenkilometer entrichtete Durchschnittssatz betrug im Jahre 1844 und auch noch 1851 11,43 Pfg., im Durchschnitt aller 8 Jahre 10,86 Pfg. oder fast das Vierfache des Erlöses für das Personenkilometer. Nicht ohne Interesse ist es zu verfolgen, wie dieser Satz von Jahr zu Jahr gefallen ist bis auf 4,03 Pfg. im Jahre 1901, auf wenig (0,9 Pfg.) mehr als den Durchschnittssatz für das Personenkilometer in letzterem Jahre, der seinerseits besonders nennenswerte Schwankungen nicht durchgemacht hat. Er betrug im Durchschnitt der ersten Periode 3,30, in dem der laufenden 3,36 Pfg.

3. Finanzielle Ergebnisse. Die absoluten Einnahmen stiegen von 153 498 Mk. (das Betriebsjahr 1840/41 zum Vergleich auf 365 Tage zurückgeführt) bis auf 3 828 276 Mk. im Jahre 1847, gingen dann bis auf 2 967 000 in 1849 herab und stiegen 1851 wieder auf 3 749 113 Mk. Dem entsprach ungefähr auch die Bewegung der kilometrischen Einnahmen von 8222 Mk. im Jahre 1840/41 bis auf 15 830 Mk. und 15 619 Mk. in den Jahren 1846 und 1847, zurück auf 10 795 Mk. im Jahre 1849 und wieder aufwärts bis auf 13 365 Mk. in 1851. Die absoluten Ausgaben stiegen ebenfalls von 105 288 Mk. (1840/41) andauernd auf 2 051 508 Mk. (1847), um dann bis 1849 auf 1 528 903 Mk. zu fallen. Auch in den beiden folgenden Jahren überstiegen sie diese Summe nur wenig; sie betrugen 1851 1 608 985 Mk.

Digitized by Google

Etwas anders gestalteten sich diese Zahlen hingegen bei den kilometrischen Ausgaben. Diese bewegten sich zunächst abwärts von 6408 Mk. (1842) auf 5097 Mk. (1843), stiegen dann stetig bis auf 8370 Mk. (1847), fielen (1849) auf 5563 Mk. und betrugen 1851 5736 Mk. Mit den Einnahmen verglichen, stellten sie sich anfangs auf ca. 69 Prozent derselben. 1845 machten sie nur 40,46 Prozent aus; es ist dies das günstigste Verhältnis während der bis jetzt verflossenen sechzig Betriebsjahre — ein Satz so niedrig, wie er nie wieder erreicht werden wird (1901 77 Prozent). Es kann auf den ersten Blick sonderbar erscheinen, daß bei der Eisenbahn von einem gewissen Punkte ab die Ausgaben mit der Ausdehnung des Betriebs auch prozentual zu steigen und demgemäß die Reineinnahmen zu sinken tendieren, ganz im Gegensatze zu industriellen und Handels- ꝛc. Unternehmungen. Ein Vergleich mit diesen würde aber hinken, da ja bei großen Eisenbahnnetzen die notwendigsten und ebendeshalb bestrentierenden Linien zuerst werden gebaut werden. Die Verhältnisse liegen in gewisser Beziehung ähnlich wie bei landwirtschaftlichen Unternehmungen, bei denen ja auch von einem gewissen Punkte ab weitere Kapitalaufwendungen meist sinkende Erträge geben. —

Von 40,46 Prozent stiegen die Ausgaben auf 59,52 Prozent im Jahre 1848 und fielen ebenso rapid wieder auf 42,92 Prozent im Jahre 1851.

Ein stetigeres Bild bieten die kilometrischen Reinerträge, welche von 2582 Mk. oder 1,73 Prozent (für 365 Tage) bis auf 8575 Mk. oder 5,24 Prozent des Anlagekapitals stiegen, dann 1848 bezw. 1849 auf 5001 Mk. oder 2,48 Prozent bezw. 5232 Mk. oder 2,70 Prozent fielen und im Jahre 1851 sich wieder auf 7629 Mk. oder 3,88 Prozent des aufgewendeten Kapitals stellten.

Ueberall war im allgemeinen also zunächst ein Wachsen des Verkehres und der Einnahmen usw. zu erblicken, das jedoch durch die Revolutionsjahre 1848 und 1849 jäh unterbrochen wurde und auch in den nächsten beiden Jahren den alten Stand nicht wieder zu erreichen vermochte.

Digitized by Google

Betriebs-Statistik der 1. Eisenbahn-Periode (1840|41—1851).

1) Stand der Eisenbahnen.

Jahr	Betriebs-Länge in km			Verwendetes Anlage-Kapital			Transport-Mittel Stück			
	Im ganzen km	davon zweigleisig km	Jahresdurchschnitt km	Im ganzen M.	Davon Lokomotiven und Wagen ohne Bauzinsen und Rabatte u. s. w. M.	auf 1 km durchschnittl. Betriebslänge M.	Lokomotiven	Personenwagen	Güterwagen incl. Bahndienstwagen	Wagen im ganzen
1840 41	18,67	—	18,67	2 430 202	380 856	130 166	3	32	11	43
1842	18,67	—	18,67	2 606 369	747 377	139 602	5	36	11	47
1843	72,81	—	58,13	8 361 026	1 689 021	114 833	16	136	64	200
1844	157,85	—	125,20	19 578 115	2 799 260	124 030	28	198	210	408
1845	224,92	—	186,05	30 455 966	4 361 890	135 408	54	226	390	616
1846	224,92	85,14	224,92	41 748 920	5 421 322	185 617	58	281	591	872
1847	259,74	143 36	245,11	46 701 581	5 923 558	179 801	65	308	655	963
1848	274,86	211,01	261,97	52 843 719	6 119 811	192 257	66	317	714	1031
1849	274,86	211,01	274,86	53 180 856	6 135 969	193 483	66	302	714	1016
1850	274,86	211,01	274,86	54 523 716	6 145 473	198 369	66	302	713	1015
1851	280,89	211 01	280,54	55 176 250	6 145 819	196 434	66	302	713	1015
Jahresdurchschnitt 1841 1851			179,00	33 417 884	4 170 032	162 427	45	222	435	657

Digitized by Google

2) Verkehrs-Ergebnisse.

Jahr	Beförderungen: Personen (Anzahl)	Beförderungen: Eil- u. Frachtgüter (Tonnen)	Durchfahren von: jeder Person (km)	Durchfahren von: jeder Tonne Eil- u. Frachtgut (km)	Verkehrs-Dichte: Jedes km Bahn wurde durchfahren von Personen (sog. Personenkilometer)	Verkehrs-Dichte: Jedes km Bahn wurde durchfahren von Tonnen Gut (sog. Tonnenkilometer)	Angabe der zugegangenen Strecken
1840/41	333 740	—	17,56	—	315 793	—	1840: 12. 9. Mannheim—Heidelb.
1842	307 692	—	17,33	—	283 163	—	1843: 10. 4. Heidelberg—Karlsr.
1843	792 129	196	16,89	—	226 154	4	1844: 1. 5. Karlsruhe—Rastatt
1844	1 453 056	18 186	22,96	99,26	266 855	14 428	6. 5. Rastatt—Oos
1845	1 838 486	67 087	25,85	103,70	255 441	34 707	Oos—Offenburg u.
1846	2 237 555	100 630	26,07	110,22	259 527	49 096	1. 6. Appenweier—Kehl
1847	2 366 857	126 557	26,52	110,52	255 726	57 081	1845: 1. 8. Offenburg—Freib.
1848	2 172 026	94 736	25,48	108,81	211 306	39 349	25. 7. Oos—Baden
1849	1 849 238	102 329	25,93	115,70	174 281	43 075	1847: 1. 6. Freiburg—Müllheim
1850	2 079 058	120 199	28,30	91,33	211 179	39 576	15. 6. Müllheim—Schliengen
1851	2 128 205	142 022	27,56	92 67	216 319	46 913	
Durchschnitt 1841/1851	1 596 174	96 471	23,68	104,03	225 068	40 528	1848: 8. 11. Schliengen—Efringen 1851: 22. 1. Efringen—Haltingen

3) Finanzielle Ergebnisse.

Jahr	Einnahmen								Ausgaben			Einnahme-Ueberschuß		
	Personen	Gepäck, Tragtaxen, Expreßgut, Vieh, Fahrzeuge, Leichen und Tiere.	Eil- und Frachtgüter	Sonstige	Im ganzen	Auf 1 km durchschnittl. Betriebslänge	Auf 1 km aus 1 Person	Auf 1 km aus 1 Tonne Gut	Im ganzen	Auf 1 km durchschnittl. Betriebslänge	vom Hundert der Einnahme	Im ganzen	Auf 1 km durchschnittl. Betriebslänge	vom Hundert des mittleren Anlage-Kapitals.
	M.	M.	M.	M.	M.	M.	₰	₰	M.	M.		M.	M.	
1840 41	185 187	3 007	—	5 676	193 870	10 384	3 14		132 982	7 123	68,59	60 888	3 261	1,94
1842	159 626	7 197	—	6 478	173 301	9 283	2,97		119 638	6 408	69,03	53 663	2 875	2,06
1843	521 910	33 036	2 089	17 412	574 456	9 883	4,20		296 245	5 097	51,57	278 211	4 786	3,33
1844	1 218 902	93 811	203 247	48 466	1 564 426	12 495	3,66	11,43	663 224	5 297	42,39	901 202	7 198	4,60
1845	1 650 873	171 053	777 902	79 368	2 679 196	14 400	3,49	11,43	1 083 883	5 825	40,46	1 595 313	8 575	5,24
1846	1 935 360	223 519	1 202 510	199 071	3 560 460	15 830	3,31	10,85	1 663 068	7 260	45,87	1 927 392	8 570	4,62
1847	1 986 333	214 289	1 361 453	266 201	3 828 276	15 619	3,17	9,71	2 051 508	8 370	53,59	1 776 768	7 249	3,80
1848	1 701 792	151 406	1 016 093	367 436	3 236 727	12 355	3,09	9,71	1 926 459	7 354	59,52	1 310 268	5 001	2,48
1849	1 480 017	127 491	1 223 755	135 737	2 967 000	10 795	3,09	10,29	1 528 903	5 563	51,53	1 438 097	5 232	2,70
1850	1 826 114	183 626	1 294 030	168 247	3 472 017	12 632	3,11	12,00	1 604 643	5 839	46,22	1 867 374	6 793	3,42
1851	1 873 558	193 152	1 503 039	179 364	3 749 113	13 365	3,06	11,43	1 608 985	5 736	42,92	2 140 128	7 629	3,88
Durchschnitt 1841 1851	1 321 788	127 117	1 072 754	133 951	2 363 531	12 458	3,33	10,86	1 152 685	6 352	51,97	1 213 573	6 106	3,46

Digitized by Google

B. 2. Periode, 1852—1861.

Am Schlusse des Jahres 1861, des letzten der zweiten Betriebsperiode, stellte sich die Länge der badischen Eisenbahnen auf 374,63 Kilometer oder nur 93,74 Kilometer, d. s. 33,37 Prozent, mehr als zu Ende 1851. Hinzugekommen waren nur die zwar außerordentlich wichtigen, aber kurzen Linien Mannheimer Hafenbahn, Kehl-Mitte Rheinbrücke, Haltingen-Basel-Waldshut Rheinbrücke und Durlach-Pforzheim. Die Gründe für die geringe Ausdehnung der Eisenbahnen in dieser Periode sind genauer dargelegt worden. Sie bestanden darin, daß Regierung und Stände, namentlich erstere, dem Bau weiterer Staatsbahnen durchaus abhold waren und gewissermaßen erst gezwungen werden mußten, wenigstens das Allernotwendigste auf Kosten des Staates vorzunehmen.

Gegenüber dem Längenzuwachse von 33,7 Prozent hatte sich aber das Anlagekapital um 35 907 079 Mk. auf 91 083 329 Mk., d. h. um 65,08 Prozent vermehrt — ein Beweis, daß die neuen Bahnen verhältnismäßig weit größere Kosten verursachten als die alten Strecken, wenn auch nicht der gesamte Zuwachs auf das Konto der neuen Bahnen zu setzen war. Ein Teil der Mehrkosten erklärt sich ohne weiteres aus dem Bau der teuren Rheinbrücken bei Kehl und Waldshut. Dann war auch die Ausstattung der Bahn mit Betriebsmaterial eine bessere geworden, wie sich aus dem Steigen der Zahl von Lokomotiven und Wagen um 91,1 Prozent und des Aufwandes dafür um 95,26 Prozent, also fast den dreifachen Satz des Längenzuwachses, ergibt.

Auf ein Kilometer der *gesamten* Betriebslänge entfielen so im Jahre 1861 243 129 Mk. Anlagekapital, 46 695 Mk. oder 23,77 Prozent mehr als Ende 1851.

Die Dichtigkeit des Personenverkehres war — von 216 312 Personenkilometern im Jahre 1851 — 1852 zunächst auf 227 072 Personenkilometer gestiegen, aber dann auf 204 260 Personenkilometer im Jahre 1853 und 208 635 im Jahre 1854 herabgesunken. In den folgenden Jahren hielt sie sich zwischen 211 000 und 214 000 Personenkilometern, um dann von 1859 ab nach und nach mit dem Hinzukommen der neuen Anschlüsse in Waldshut, Kehl und Pforzheim wieder zu steigen bis auf 254 633 Personenkilometer im Jahre 1861, d. h. auf 38 314 Personenkilometer oder 17,71 Prozent mehr, als 1851. Die Anzahl der beförderten Personen war im Jahre 1852 auf 2 181 246 (1851 2 128 205) gewachsen, dann auf 1 680 918 im Jahre 1854 gefallen und von da ab stetig gestiegen bis auf 3 190 215 Personen, d. s. 1 062 010 Personen oder 49,4 Prozent mehr als 1851. Von diesen Personen wurden insgesamt 93 515 567 Kilometer zurückgelegt, von der einzelnen Person

Digitized by Google

also im Durchschnitt 28,96 Kilometer. Im Jahre 1855 hatte die durchschnittlich gefahrene Strecke 35,19 Kilometer betragen, die höchste Ziffer während des sechzigjährigen Betriebes.

Sehr charakteristisch war die Bewegung im Güterverkehre während dieser Periode. Seine Dichtigkeit, 1851 46 913 Tonnenkilometer betragend, war bis 1854 auf 101 484 Tonnenkilometer gestiegen. Am Schlusse dieses Jahres trat die badische Bahn durch die Annahme der normalen Spurweite von 1,435 Metern aus ihrer bisherigen Isoliertheit heraus; zu Beginn des nächsten Jahres rückte sie bis Basel vor. Man hätte von diesen Tatsachen mit vollem Rechte ein weiteres Dichterwerden des Güterverkehres erwarten dürfen. Aber weit gefehlt. Im Jahre 1855 hielt sich seine Dichte mit 99 117 Tonnenkilometern noch ungefähr auf der Höhe der vorjährigen, um alsdann fast ohne Unterbrechung bis auf 84 405 Tonnenkilometer im Jahre 1858 herabzusinken. 1859 stieg sie dann ein wenig, auf 88 316 Tonnenkilometer, und alsdann ganz rapid auf 115 634 im Jahre 1860 und 151 808 Tonnenkilometer im Jahre 1861, d. s. 104 895 Tonnenkilometer oder 223,6 Prozent mehr als im Jahre 1851.

Jenes Sinken bis zum Jahre 1858 bezw. 1859 erklärt sich aber, wenn man die Zahlen der württembergischen Eisenbahnstatistik zum Vergleich heranzieht. Die Umänderung der badischen Spurweite und die Eröffnung der Baseler Strecke haben tatsächlich belebend auf den Güterverkehr gewirkt, größere Vorteile zog aber Württemberg bezw. größere Nachteile entstanden Baden aus der Inbetriebsetzung der Bahn von Bruchsal nach Mühlacker. Mit dem Anschlusse dieser damals ganz württembergischen Bahn an die badische stieg die Dichtigkeit des württembergischen Güterverkehres, die 1853 ca. 57 600 Tonnenkilometer betragen hatte, bis auf 141 300 Tonnenkilometer im Jahre 1858, während die badische Bahn, wie dargetan, beträchtlich verlor. Der Einfluß der Bruchsaler Bahn ist teilweise auch aus der Strecke zu ersehen, welche jede Tonne Gut im Durchschnitt zurücklegte. 1852 und 1853 blieb die Tonne Gut über 100 Kilometer auf der badischen Bahn. Nach der Eröffnung der Bruchsaler Linie wie überhaupt der Ausdehnung der württembergischen Eisenbahnen sank jene Strecke auf 75,70 im Jahre 1858 herab, weil nunmehr die Bruchsaler Bahn einen großen Teil besonders des Güterverkehres mit der Schweiz ablenkte, während vorher keine Seitenabzweigung existierte, auf welcher das auf der badischen Bahn einmal reisende Gut diese bequem wieder hätte verlassen können. Mit dem Anschlusse der badischen Bahn an die schweizerische Nordostbahn durch die Ueberbrückung des Rheins bei Waldshut und die weiteren Verbindungen gewann dann die badische Bahn wieder. Die Dichtigkeit des

Digitized by Google

Güterverkehres stieg, wie gezeigt, um ca. 65 000 Tonnenkilometer, während die württembergische ungefähr ebensoviel verlor.

Das Gesamtgewicht der beförderten Güter war bis 1854 auf 343 623 Tonnen angewachsen (1851 142 022 Tonnen), im folgenden Jahre auf 290 633 Tonnen gefallen und dann wieder bis auf 595 173 Tonnen im Jahre 1861 gestiegen, d. i. gegenüber dem Jahre 1851 um 453 151 Tonnen oder 318,93 Prozent. Von den in 1861 beförderten Gütern wurde ein Weg von insgesamt 55 749 918 Kilometern zurückgelegt, von der einzelnen Tonne Gut also im Durchschnitt 92,5 Kilometer, während das Maximum dieser Zahl in der Betriebsperiode 106,37 Kilometer im Jahre 1852 betrug (Maximum überhaupt während des jetzt sechzigjährigen Betriebes: 1842 mit durchschnittlich 115,70 Kilometern).

Die Einnahmen aus dem Personenverkehre waren ziemlich regelmäßig von 1 873 558 Mk. im Jahre 1851 auf 3 839 367 Mk. im Jahre 1861, also um 1 965 809 Mk. oder 104,92 Prozent gewachsen. Die Güterverkehrseinnahmen stiegen in der gleichen Zeit um 2 901 156 Mk. oder 193,02 Prozent bis auf 4 404 195 Mk. Im allgemeinen stetig fortschreitend war auch die Höhe der Gesamteinnahmen von 3 749 113 Mk. im Jahre 1851 auf 7 167 257 Mk. in 1857, zurück auf 6 758 651 in 1858 und wieder aufwärts auf 9 119 660 Mk. im Jahre 1861 — 5 370 547 Mk. oder 143,25 Prozent mehr als 1851. Aehnlich gestalteten sich die kilometrischen Einnahmen, die von 13 365 Mk. (1851) zunächst auf 21 867 Mk. (1855) stiegen, dann auf 19 580 (1858) fielen und bis 1861 auf 24 833 Mk. anwuchsen, d. i. 11 468 Mk. oder 58,8 Prozent höher als 1851. Während im Jahre 1851 aus dem Personenkilometer nur 3,06 Pfg. erzielt wurden, bezahlte 1861 die Person für das Kilometer 4,17 Pfg. (1860 mit 4,29 Pfg. den bisher höchsten Betrag überhaupt). Es erklärt sich dies aus der im Jahre 1853 erfolgten Aufhebung der 4. Wagenklasse und der Einrichtung von — zunächst auf die 1. und 2. Klasse beschränkten — Schnellzügen mit Zuschlagspreisen*).

Die Einnahmen aus dem Tonnenkilometer waren hingegen von 11,43 Pfg. um 30 Prozent auf 8,0 Pfg. gesunken.

Die jährlichen Gesamtausgaben schwankten heftig. Von 1 608 985 Mark (1851) stiegen sie ziemlich plötzlich auf 4 469 114 Mk. im Jahre 1855, sanken im folgenden Jahre auf 3 046 215 Mk. und stiegen dann langsam auf 3 925 587 Mk. im Jahre 1860. 1861 betrugen sie

*) Der erste Schnellzug war im Sommer 1847 und zwar nur in der Richtung von Schliengen nach Mannheim versuchsweise eingerichtet, aber mit dem Winterdienste des gleichen Jahres wieder eingestellt worden.

Digitized by Google

3 865 325 Mk. Für das Kilometer durchschnittlicher Betriebslänge lauteten die Zahlen in den genannten Jahren: 5736 Mk. — 15 478 (!) — 9434 — 10 924 — 10 526, vom Hundert der Einnahmen: 42,92 — 70,78 (bis 1890 nicht wieder erreicht) — 46,77 — 50,55 — 42,38. Die verhältnismäßig kolossalen Ausgaben des Jahres 1855 (auch des Jahres 1854 mit 69,15 Prozent der Einnahmen) sind aus der Umänderung der Spurweite und des Transportmaterials entstanden, die 1854 begonnen, 1855 beendet und aus den Betriebseinnahmen bestritten wurde. Der verhältnismäßig niedrige Ausgabeanteil des Jahres 1861 von 42,38 Prozent hatte seinen Grund in den sehr günstigen Verkehrsergebnissen dieses Jahres.

Ohne jede Stetigkeit entwickelte sich, entsprechend, auch der Einnahmeüberschuß. Von 2 140 128 Mk. (1851) zunächst auf 2 537 356 Mark (1852) angewachsen, fiel er auf 1 747 063 Mk. (1854) bezw. 1 844 848 Mk. (1855). Er erhob sich dann bis 1857 auf 3 769 049 Mk., sank bis 1859 wieder auf 3 183 086 Mk. zurück und stieg dann schnell auf 5 254 335 Mk. im Jahre 1861 — gegenüber 1851 um 3 114 207 Mk. oder 145,51 Proz. Zu Vergleichen noch geeigneter sind die Zahlen für die kilometrischen Reinerträge, welche, auf die genannten Jahre angewandt, sich folgendermaßen stellten: 7629 Mk. — 9034 — 6120 bez. 6389 — 10 919 — 9075 — 14 307. Letztere Summe war um 6678 Mk. höher als die des Jahres 1851, d. h. um 87,53 Prozent; sie betrug also fast das Doppelte. Die Rente war innerhalb der Periode von 4,60 Prozent im Jahre 1852 auf 2,83 Prozent im Jahre 1855, herabgedrückt durch jene großen Ausgaben, gesunken. Nachdem die Abänderung der Spurweite vollzogen und die Strecke bis Basel eröffnet war, stieg sie 1856 auf 5 Prozent, und auf dieser Höhe hielt sie sich ungefähr — von der nur 4,26prozentigen Rente des Jahres 1859 abgesehen — bis zum Jahre 1860. 1861, nach dem Anschlusse an das französische Eisenbahnnetz und der Eröffnung der Pforzheimer Verbindungsbahn, erhob sie sich auf 6,11 Prozent. Es ist dies *das beste finanzielle Betriebsergebnis*, das die badischen Eisenbahnen *unter normalen Verhältnissen* erzielt haben. Die Rente des Jahres 1871 hat 7,18 Prozent betragen; sie kann aber aus noch zu berührenden Gründen nicht zum Vergleich herangezogen werden. —

Digitized by Google

Statistik der II. Periode (1852|1861).

I) Stand der Eisenbahnen.

Jahr	Betriebs-Länge			Verwendetes Anlage-Kapital			Transport-Mittel			
	Im ganzen km	Davon zweigleisig km	Jahres-durchschnitt km	Im ganzen ℳ	Davon f. Lokomotiven und Wagen, ohne Bauzinsen und Rabatte u. s. w. ℳ	Auf 1 km durchschnittl. Betriebslänge ℳ	Lokomotiven	Personenwagen	Güterwagen incl. Bahndienstwagen	Wagen im ganzen
1852	280,89	211,01	280,89	55 218 698	6 145 819	196 585	66	302	713	1015
1853	280,89	211,01	280,89	55 705 464	6 154 390	198 318	66	302	718	1020
1854	283,79	211,01	281,81	57 028 208	6 619 234	200 952	70	233	882	1115
1855	289,53	272 72	288,73	65 267 966	7 827 895	225 427	77	245	1055	1300
1856	345,18	272,72	322,89	72 231 363	8 527 129	209 257	82	265	1107	1372
1857	345,18	272,72	345,18	73 180 101	8 822 157	212 006	82	273	1137	1410
1858	345 18	272,72	345,18	73 389 216	8 944 653	212 611	84	274	1141	1415
1859	359,35	272,72	350,73	76 577 222	9 467 105	213 089	90	281	1184	1465
1860	359,35	272,72	359,35	80 133 748	10 263 598	222 996	96	325	1254	1579
1861	374,63	274,26	367,24	91 083 329	12 000 355	243 129	104	357	1587	1944
Durchschnitt 1852 61		254,86	312,24	73 981 532	8 477 234	213 438	82	286	1078	1363
Mehr in % gegenüb. der Vorperiode			74,43	121,38	103,28	31 40	82,22	28,83	147,82	107,46
Anwachsen innerhalb der Periode	93,74	63,25	86,70	35 907 079	5 854 536	46 695	38	55	874	929
In % gegenüb. d. Vorperiode	33,37	30,0	30,9	65,08	95,26	23,77	57,6	18,2	122,6	91,1

Digitized by Google

2) Verkehr.

Jahr	Beförderungen		Durchfahren von		Verkehrs-Dichte pro 1 km dchschn. Betriebsl.		Zugegangene Strecken
	Personen Anzahl	Eil- und Frachtgüter Tonnen	jeder Person km	jeder Tonne Gut km	Personen-Kilometer	Tonnen-Kilometer	
1852	2 181 246	171 823	29,41	106,37	227 072	65 159	1854: 9. 11. Mannheimer Hafenbahn
1853	1 814 736	206 738	32,37	100,81	204 260	74 363	1855: 20. 2. Haltingen—Basel
1854	1 680 918	343 623	35,04	86,74	208 635	101 484	1856: 4. 2. Basel—Säckingen
1855	1 755 433	290 633	35,19	104,81	213 075	99 117	30. 10. Säckingen—Waldshut
1856	2 073 376	334 862	32,96	89,41	211 114	90 539	1859: 10. 8. Durlach—Wilferdingen
1857	2 320 507	359 740	32,00	90,00	214 794	92 956	18. 8. Waldshut — Mitte Rheinbrücke
1858	2 318 512	399 293	31,56	75,70	211 347	84 405	1861: 1. 5. Kehl—neuer Bahnhof, 11. 5. — Mitte Rheinbrücke
1859	2 558 006	371 197	28,96	85,41	214 082	88 316	
1860	2 687 191	466 704	29,85	87,93	226 082	115 634	4. 7. Wilferdingen—Pforzheim
1861	3 190 215	595 173	28,96	92,52	254 633	151 808	
Durchschnitt 1852/61	2 260 014	353 979	31,63	91,97	218 508	96 378	
Mehr in % gegenüb. der Vorperiode	41,6	266,93	33,57	— 11,53	— 2,92	+ 137,83	
Anwachsen innerhalb der Periode	1 062 010	453 151	1,40	— 0,15	38 314	104 895	
In % gegenüb. d. Vorperiode	49,9	318,93			17,71	223,59	

Digitized by Google

3) Finanzielle Ergebnisse.

Jahr	Einnahmen								Ausgaben			Einnahme-Ueberschuß		
	Personen	Gepäck, Traglasten, Erpreßgut, Milch, Fahrzeuge, Leichen und Tiere	Eil- und Frachtgüter	Sonstige	Im ganzen	Auf 1 km	Auf 1 km aus 1 Person	Auf 1 km aus 1 Tonne	Im ganzen	Auf 1 km	% der Einnahme	Im ganzen	Auf 1 km	% des Anlage-Kapit.
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	₰	₰	ℳ	ℳ		ℳ	ℳ	
1852	2 000 182	211 529	2 032 313	226 805	4 470 829	15 917	3,11	10,85	1 933 473	6 883	43,25	2 537 356	9 034	4,60
1853	2 119 872	235 853	2 300 210	173 004	4 828 939	17 191	3,60	10,85	2 690 211	9 577	55,71	2 138 728	7 614	3,84
1854	2 236 617	261 336	2 961 782	202 505	5 662 240	20 128	3,80	10,29	3 915 177	13 918	69,15	1 747 063	6 210	3,08
1855	2 392 214	253 061	3 027 458	641 229	6 313 962	21 867	3,89	10,29	4 469 114	15 478	70,78	1 844 848	6 389	2,83
1856	2 778 480	282 622	3 128 803	323 496	6 513 401	20 172	4,08	10,29	3 046 215	9 434	46,77	3 467 186	10 738	5,00
1857	3 080 918	336 900	3 218 326	531 113	7 167 257	20 764	4,14	10,29	3 398 208	9 845	47,41	3 769 049	10 919	5,18
1858	3 016 233	307 639	3 007 315	427 464	6 758 651	19 580	4,11	10,29	3 381 350	9 796	50,03	3 377 301	9 784	4,61
1859	2 982 696	305 054	3 035 090	562 865	6 885 705	19 632	4,03	9,71	3 702 619	10 557	53,77	3 183 086	9 075	4,26
1860	3 441 633	363 655	3 514 245	445 713	7 765 246	21 609	4,29	8,57	3 925 587	10 924	50,55	3 839 659	10 685	4,90
1861	3 839 367	371 133	4 404 195	504 965	9 119 660	24 833	4,17	8,00	3 865 325	10 526	42,38	5 254 335	14 307	6,11
Durchschnitt 1852 61	2 788 821	292 878	3 062 974	403 916	6 548 589	20 169	3,92	9,94	3 432 728	10 694	52,98	3 115 861	9 475	4,44
Mehr in % gegenüb. der Vorperiode	110,99	130,40	185,52	201,54	177,07	61,9	17,72	— 8,5	197,80	68,35	+ 1,94	156,75	55,18	28,33
Anwachsen innerhalb der Periode	1 965 809	197 981	2 901 156	325 601	5 370 547	11 468	1,11	— 3,43	2 256 340	4 790	— 0,54	3 114 207	6 678	2,23
In % gegenüb. d. Vorperiode	104,92	102,50	193,02	181,53	143,25	85,8	36,27	— 30,0	140,23	83,51	— 1,26	145,51	87,53	57,47

Digitized by Google

C. 3. Periode, 1862—1874.

Das Bahnnetz erweiterte sich jetzt mit großer Geschwindigkeit. Am Schlusse des Jahres 1874 standen 1131,16 Kilometer (im Jahresdurchschnitt 1108,80 Kilometer) gegenüber 374,63 Kilometern am Anfang des Jahres 1862 in Betrieb; die Zunahme betrug somit 201,93 Prozent. Das Anlagekapital war von 91 083 329 Mk. auf 322 941 889 Mk., d. i. um 254,53 Prozent gestiegen; die neuen Bahnen waren also abermals teurer, als die der vorhergehenden Perioden. Wenn man die Kosten für Neuherstellungen usw. auf den alten Strecken nicht berücksichtigt, so ergeben sich als durchschnittliche Baukosten der neuen Linien 303 667 Mk. für ein Kilometer, während der Durchschnittssatz aller Strecken in der zweiten Periode nur 213 438 Mk., in der ersten sogar nur 162 427 Mark betragen hatte. Gegenüber der letzteren hatten sich somit die Baukosten um fast 100 Prozent, gegenüber der ersteren immer noch um fast 50 Prozent gesteigert. Dabei waren die Kosten der zur Ausführung gelangten Privatbahnen durchgängig sehr niedrig; sie erreichten in den meisten Fällen nicht einmal den Betrag von 100 000 Mk. für das Kilometer. Deutlich spiegelt sich in obigen Ziffern der Einfluß wieder, den vor allem die teuren Gebirgsbahnen, namentlich die Schwarzwaldbahn, auf das Anlagekapital und damit auch auf die Rente der badischen Eisenbahnen ausgeübt haben.

Das durchschnittliche Anlagekapital aller 1874 im Betriebe befindlichen Eisenbahnen betrug damals 293 107 Mk. Die Ausgaben für Betriebsmaterial hatten mit der Ausdehnung des Eisenbahnnetzes ungefähr gleichen Schritt gehalten; die Zunahme betrug seit Anfang 1862 215,1 Prozent.

Im Personenverkehr war die Dichtigkeit von 254 633 Kilometern (1861) zunächst auf 263 974 Personenkilometer im Jahre 1862 gestiegen, bis zum Schlusse des zweitfolgenden Jahres um ein geringes, auf 257 600 Personenkilometer, herabgesunken und dann im Jahre 1865, in welchem die Verbindung der badischen mit den pfälzischen Bahnen durch die Maxauer Brücke stattfand, auf 279 892 Personenkilometer angewachsen. Im folgenden Jahre kamen verschiedene der neuen Linien zur Eröffnung. Ein großer Teil von ihnen blieb aber einstweilen noch außer Zusammenhang mit den benachbarten Bahnen. So waren 1867 Konstanz, Meßkirch, Villingen, Hausach und Hochhausen Endstationen, 1868 noch Donaueschingen und Rappenau. Da auf diesen Bahnen, solange sie Sackbahnen blieben, der Verkehr natürlicherweise ein geringer war, so fiel die Verkehrsdichtigkeit von 1866 ab — die infolge der Kriegsereignisse anormalen und deshalb gesondert zu besprechender Jahre 1870 und 1871 außer Betracht gelassen — bis auf 239 380 Personenkilometer

Digitized by Google

im Jahre 1868, stieg dann bis 1873 abermals auf 265 862 Personenkilometer, um im Jahre 1874 von neuem, offenbar schon unter dem Einflusse der hereinbrechenden wirtschaftlichen Krisis, herunterzugehen auf 245 355 Personenkilometer. Sie betrug so im Schlußjahre der Periode noch 9278 Personenkilometer oder 3,64 Prozent weniger als zu Ausgang der vorhergehenden Periode.

Die Zahl der überhaupt beförderten Personen war von 3 190 215 (1861) stetig gestiegen und betrug 1874 12 177 362, d. i. 281,71 Prozent mehr als 1861, die Zahl der von jeder durchschnittlich durchfahrenen Kilometer mit der besseren Erschließung des Landes für den Binnen-, besonders auch den lokalen Verkehr, fast ebenso stetig — die beiden Kriegsjahre immer ausgenommen — gesunken von 28,96 Kilometern (1861) auf 22,28 Kilometer (1874) d. i. um 23,7 Prozent.

Etwas anders verlief die Bewegung des Güterverkehres. Von 151 808 Tonnenkilometern nahm seine Dichtigkeit ab auf 121 865 Tonnenkilometer im Jahre 1863, stieg bis 1865 auf 146 044 Tonnenkilometer, sank aber im nächsten Jahre — wohl infolge der kriegerischen Ereignisse desselben, die im Personenverkehr sich wenig oder gar nicht geltend machten — auf 126 810 Tonnenkilometer. Das nächste Jahr zeigte ein gewaltiges Steigen auf 179 700 Tonnenkilometer, begünstigt zum Teil durch die Eröffnung der festen Rheinbrücke bei Mannheim, die für den Güterverkehr schon am 25. Februar 1867 erfolgte, und durch die Einrichtung direkten Güterverkehrs mit Italien — über Basel und Waldshut —, Bayern und Sachsen. Auf dieser Höhe hielt sich die Dichtigkeit des Güterverkehres auch 1868 (178 900 Tonnenkilometer). Im folgenden Jahre erlitt sie einen einmaligen Rückschlag auf 164 253 Tonnenkilometer; sie setzte aber dann ihr Aufsteigen kräftig fort bis auf 233 603 Tonnenkilometer im Jahre 1873. Im Ausgangsjahre 1874 sank sie aus den gleichen Gründen, wie beim Personenverkehre, auf 214 783 Tonnenkilometer, sie betrug aber damit noch 62 975 Tonnenkilometer oder 41,48 Prozent mehr als 1861, dem letzten und günstigsten Jahre der vorangegangenen zweiten Periode.

Ebenso wie die absolute Zahl der beförderten Personen war auch das Gewicht der Güter ohne jede Unterbrechung von 595 173 Tonnen im Jahre 1861 auf 3 414 135 Tonnen gestiegen, d. h. auf nicht weniger als 573,16 Prozent des Gütergewichtes von 1861. Hingegen war der von jeder Tonne Gut durchschnittlich durchmessene Weg stetig herabgegangen von 92,52 Kilometern (1861) bis auf 61,41 Kilometer im Jahre 1866 — die während des sechzigjährigen Betriebes kürzeste Strecke. Dieser Umstand erklärt auch teilweise die geringe Dichtigkeit des Güterverkehres in dem genannten Jahre. Der Weg der Tonne Gut hob sich dann wieder auf 81,19 Kilometer im Jahre 1868

Digitized by Google

und fiel danach bis 1874 — von den Jahren 1870 und 1871 immer abgesehen — auf 69,55 Kilometer im Jahre 1874, d. s. 22,97 Kilometer oder 24,83 Prozent weniger als 1861.

Mit der Zahl der beförderten Personen und dem Gewichte der transportierten Güter waren auch die Einnahmen aus beiden ohne wesentliche Unterbrechung von 1861 bis 1874 fortgesetzt gewachsen, und zwar von 3 839 367 auf 10 358 297 Mk., d. i. um 169,79 Prozent bezw. von 4 404 195 Mk. auf 15 723 449 Mk., d. i. um 257,01 Prozent.

Die Gesamteinnahmen waren in gleicher Weise von 9 119 660 Mk. auf 29 884 640 Mk., also um 227,70 Prozent, gestiegen.

Anders allerdings ist das Bild, wenn man die kilometrischen Einnahmen betrachtet. Die neuen Strecken, meist noch Sackbahnen und immer mit anfangs nur geringem Verkehre, drückten auf die Steigerung, die sich auf den alten Strecken vollzog. Von 24 833 Mk. im Jahre 1861 sank die spezifische Einnahme bis 1864 auf 20 534 Mk., stieg 1865 auf 23 135 Mk. und schwankte dann bis 1874 hin und her zwischen dem letztgenannten Betrage und 21 928 Mk. (1866), 23 614 Mk. (1867), 21 739 Mk. (1869) und, von da an steigend, 26 952 Mk. im Jahre 1874. Letztere überstieg somit die des Jahres 1861 noch um 2119 Mk. oder 8,53 Prozent.

Für das Personenkilometer wurden 3,49 bis 3,97 Pfg. erzielt. 1874 betrug der Durchschnittssatz 3,83 Pfg. gegenüber 4,17 Pfg. im Jahre 1861. Für das Tonnenkilometer war der Durchschnittserlös von 8,0 Pfg. bis auf 6,29 Pfg. im Jahre 1873 gesunken. 1874 erhöhte er sich vorübergehend auf 6,86 Pfg. infolge einer Heraufsetzung der Gütertarife, die aber teilweise schon im nächsten Jahre wieder fallengelassen wurde.

Die absoluten Ausgaben waren wie die Einnahmen stetig gestiegen bis auf 17 391 340 Mk. im Jahre 1874, d. h. um 13 526 015 Mk. oder 349,13 Prozent gegenüber dem gleichen Betrage des Jahres 1861. Die kilometrischen Ausgaben betrugen 1862 10 827 Mk., 1864 nur 10 039 Mk. Nachdem sie 1865 auf 11 619 Mk. angewachsen waren, fielen sie 1866 nochmals zurück auf 10 152 Mk., um von da an fast ohne Unterbrechung zu steigen auf 15 685 Mk. im Jahre 1874. Sie stellten sich im letzteren Jahre also um 5159 Mk. oder 49,01 Prozent höher als in dem allerdings sehr günstigen Jahre 1861.

Vom Hundert der Einnahmen betrugen die Ausgaben 1862: 43,35, in den folgenden drei Jahren ca. 50, 1866: 46,30. Alsdann absorbierten sie einen immer größer werdenden Teil der Einnahmen, bis sie im Jahre 1874 den höchsten Satz der Periode mit 58,19 Prozent erreichten, d. i. 15,81 Prozent der Einnahmen mehr als 1861.

Digitized by Google

Die Reinerträge waren im allgemeinen bis zum Schlusse der Periode recht befriedigende. Der Ueberschuß betrug 1862 5 237 924 Mk. und stieg bis 1874 auf 12 493 300 Mk., gegenüber dem Jahre 1861 also um 7 238 965 Mk. oder 137,77 Prozent. Die auf das einzelne Bahnkilometer entfallenden Beträge stellten sich im Maximum auf 13 048 Mk. (1862), im Minimum auf 10 463 Mk. (1869). Das Anlagekapital wurde im Jahre 1862 mit 5,43 Prozent und in noch zwei Jahren mit ebenfalls mehr als 5 Prozent; 1865 mit 5,01 Prozent und 1866 mit 5,32 Prozent verzinst. Bis 1869 hielt sich die Rente auf fast 5 Prozent (im Durchschnitt 4,71 Prozent). 1872 bis 1874 verschlechterte sich dieses Verhältnis; das letzte Jahr der Periode, 1874, erzielte nur eine — an sich allerdings immer noch zufriedenstellende — Verzinsung des Anlagekapitals von 4,03 Prozent.

Eine Sonderstellung nahmen die Kriegsjahre 1870 und 1871 ein. „Wie es nach der geographischen Lage Badens erklärlich ist", heißt es in der Betriebsnachweisung für 1870, „haben die kriegerischen Ereignisse auch auf den Betrieb der badischen Eisenbahnen in außergewöhnlich hohem Grade eingewirkt, die Betriebsmittel wurden in so umfangreichem Maße in Anspruch genommen, daß auf größeren Strecken längere Zeit hindurch die regelmäßigen Fahrten ganz oder teilweise eingestellt werden mußten.

Kurz nach dem im Monate Juli ausgebrochenen Kriege veranlaßten mehrere aus strategischen Gründen vorgenommene Bahnzerstörungen eine drei Wochen lange Einstellung des Betriebes auf den Strecken Rastatt-Offenburg-Hausach, Appenweier-Kehl und Oos-Baden, und fast eben so lange war man genötigt, wegen Beförderung der im Aufmarsch begriffenen beiden bayrischen und mehrerer norddeutscher Armeekorps auf den Strecken Würzburg-Heidelberg, Jagstfeld-Meckesheim und Heidelberg-Mannheim den regelmäßigen Dienst auf einen Zug in jeder Richtung zu beschränken. Die Sprengung der Rheinbrücke bei Kehl hatte für den Verkehr zwischen Kehl und Straßburg eine viermonatliche, und die Abführung der Eisenbahnschiffbrücke bei Maxau eine zwei Wochen lange Unterbrechung der direkten Verbindung zur Folge, und im ferneren Verlaufe des Krieges mußte, wegen Bedrohung von französischer Seite her, auf den Strecken Offenburg-Freiburg-Basel einige Tage hindurch der Betrieb eingestellt und das Transportmaterial auf weniger ausgesetzte Strecken geschafft werden.

Außer dem eben Erwähnten hatte der regelmäßige Dienst zwar keine vollständige Unterbrechung erlitten, allein infolge der sehr bedeutenden Anforderungen für militärische Zwecke an die Transportkräfte mußten vielfache Beschränkungen in der Zahl der fahrplanmäßigen Züge ein-

Digitized by Google

treten, so namentlich die Beförderung von Gütern zeitweise auf Eilgüter beschränkt werden, was immerhin auf den öffentlichen Verkehr hemmend einwirkte und auch die finanziellen Ergebnisse des Jahres 1870 namhaft schmälerte."

Zum Transport von Truppen, Verwundeten und Kranken, Personal der freiwilligen Krankenpflege, Armeematerial, Verpflegungsgegenständen und Gefangenen wurden vom Begin des Krieges an bis zum Schlusse des Jahres 1870 hauptsächlich auf den Linien Heidelberg-Würzburg, Jagstfeld-Meckesheim, Mannheim-Schwetzingen-Karlsruhe, Heidelberg-Karlsruhe, Mühlacker-Maxau und Karlsruhe-Kehl bezw. Müllheim, außer einer sehr großen Anzahl kleinerer Transporte in gewöhnlichen Zügen, im Ganzen 1478 Extrazüge gestellt, wozu noch 655 Züge mit Militär und 229 Züge mit Munition, Proviant u. s. w. auf dem zweiten Gleise (Verbindungsbahn) zwischen Mannheim und Friedrichsfeld gerechnet werden müssen. Die Zahl der 1870 beförderten Truppen hat ca. 500 000 Mann betragen.

Ueber das Jahr 1871 äußert die bezügliche Betriebsnachweisung nur: „Auch in diesem Jahre machte sich der Einfluß des Krieges im Betriebe der badischen Eisenbahnen in außerordentlicher Weise geltend, und es wurden die Leistungen der Betriebsmittel gegenüber dem Vorjahre in noch größerem Maße" — es sind 1871 ca. 700 000 Mann Truppen befördert worden — „in Anspruch genommen. Wenngleich hierdurch der regelmäßige Dienst, insbesondere in Bezug auf die Zahl der Schnell- und gewöhnlichen Personenzüge, teilweiser Beschränkung unterworfen war, so haben doch sowohl die bedeutenden Transportleistungen für militärische Zwecke, als auch der ungewöhnliche Aufschwung des Güterverkehrs die im Jahre 1870 stattgehabte Verminderung des Reinerträgnisses wieder ausgeglichen."

Der ungewöhnliche Aufschwung des Güterverkehres, von dem die Betriebsnachweisung spricht und der im folgenden noch mit Zahlen belegt werden wird, ist auf folgende Ursache zurückzuführen. Erklärlicherweise war während der ganzen Dauer des Krieges der Verkehr auf den linksrheinischen Eisenbahnlinien aus Frankreich nach dem Elsaß und durch dieses nach der Schweiz und nach Süddeutschland und Oesterreich eingestellt. Infolgedessen nahmen die Transporte in diesen Richtungen ihren Weg zu einem weit größeren Teile als sonst über die diesseitige Linie. Für dieselbe erwuchs daraus eine namhafte Verkehrssteigerung, die allerdings mit dem Wiedereintreten geregelter Verhältnisse nicht voll erhalten bleiben konnte.

Der Einfluß der angeführten Tatsachen kommt auch in allen Zahlen der Betriebsstatistik deutlich zum Ausdruck, ihr verhältnismäßig ungünstiger im Jahre 1870, ihr überaus günstiger im Jahre 1871.

Digitized by Google

Die Dichtigkeit des Personenverkehrs sank 1870 von 241 625 Personenkilometern im Jahre 1869 auf 226 600 und stieg 1871 auf 318 130 Personenkilometer, d. s. ca. 60 000 Personenkilometer mehr als im Durchschnitt der Periode und ca. 40 000 mehr als in ihrem günstigsten normalen Jahre (1867 179 700 Kilometer). 1870 war — trotz der großen Truppentransporte — selbst die absolute Zahl der beförderten Personen gegen das Vorjahr um über 330 000 auf 8 160 734 Personen gesunken, dann aber 1871 auf 9 675 157 Personen gestiegen, die einen Weg von durchschnittlich 31,26 Kilometern zurücklegten — die größte Durchschnittsstrecke während der ganzen Periode.

Die Güterverkehrsdichtigkeit hatte selbst 1870 — infolge des genannten Umstandes — noch um 145 Tonnenkilometer gegenüber dem Jahre 1869 zugenommen, wenn sie auch hinter der der Jahre 1867 und 1868 um ca. 15 000 Tonnenkilometer zurückblieb. 1871 aber stieg sie um mehr als 70 000 Tonnenkilometer auf 235 761 Tonnenkilometer; sie betrug damit über 56 000 Tonnenkilometer mehr als die bis dahin größte Güterverkehrsdichtigkeit anderer Jahre.

Die Einnahmen aus dem Personenverkehre waren von 7 263 511 Mark im Jahre 1869 auf 6 831 286 Mk. im Jahre 1870 gesunken, 1871 aber auf 10 399 486 Mk. gestiegen. Im Güterverkehre war auch 1870 die absolute Einnahme noch etwas gewachsen, um 428 000 Mk. auf 9 651 187 Mk., und dann 1871 in die Höhe geschnellt auf 14 629 792 Mark. Die gesamte Einnahme stellte sich 1870 auf 18 629 792 Mk. gegenüber 18 491 499 Mk. im Jahre 1869, 1871 aber auf 28 459 446 Mark. Das einzelne Kilometer Betriebslänge erbrachte 1870 nur 20 226 Mk. gegenüber 21 739 Mk. im Jahre 1869, 1871 aber 29 464 Mark, die bei weitem größte spezifische Einnahme während der Periode. Der für ein Personen- bezw. Tonnenkilometer erzielte Erlös stand dabei mit dem der andern Jahre im Einklange.

Auch die Ausgaben waren 1870 gesunken, auf 9 145 838 Mk., d. s. 9929 Mk. pro Kilometer Betriebslänge oder 49,10 Prozent der Einnahmen, gegen 9 592 083 Mk. (11 277 Mk. bezw. 51,87 Prozent) im Jahre 1869. 1871 stiegen sie, aber verhältnismäßig unbedeutend, nämlich auf 12 487 773 Mk. (12 927 Mk. pro Bahnkilometer oder 43,88 Prozent der Einnahmen). Der Reinertrag war von 8 899 416 Mk. im Jahre 1869 auf 9 483 954 Mk. im Jahre 1870 gestiegen, dabei aber für das einzelne Betriebskilometer von 10 462 Mk. auf 10 297 Mk. gefallen. Die Rente betrug 4,41 Prozent, während sie in den vorangegangenen Jahren stets höher gewesen war. 1871 wuchs der Reinertrag auf 15 971 673 Mk., d. s. 16 537 Mk. pro Bahnkilometer, einen Betrag, der vorher noch nie erzielt worden war und auch seither unerreicht

Digitized by Google

geblieben ist. Die Rente des Anlagekapitals betrug 7,18 Prozent. Sie steht mit diesem Satze einzig in der Geschichte des badischen Staatsbahnbetriebes da. —

Zum letzten Male auf viele Jahre hinaus hatte 1874 die Eisenbahnrente 4 Prozent überstiegen. Im nächsten Jahre setzte die allgemeine Deroute mit Macht ein. Um nun zu zeigen, welche unter den badischen Eisenbahnlinien den Rückgang der Rente mitverschuldet haben — neben den wirtschaftlichen Verhältnissen jener Zeit — sei unten, ohne weiteren Kommentar, eine Aufstellung des Anlagekapitals und der finanziellen Ergebnisse der einzelnen Strecken des badischen Bahnnetzes gegeben, wie sie sich im Jahre 1875 gestalteten. Hervorgehoben sei daraus nur, daß die 57 Millionen der Schwarzwaldbahn mit nur 0,99 Prozent Rente zweifellos schwer auf das Gesamtergebnis drückten. Den Hauptfaktor, wie nicht selten angenommen wird, stellten sie aber nicht dar. 96 Mill. Mk. Anlagekapital, sämtlich auf ältere Linien als die Schwarzwaldbahn entfallend, rentierten noch schlechter, teils wegen ebenfalls enormen Anlagekapitals, teils wegen mangelnden Verkehrs. 36 Millionen davon erbrachten ein reines Defizit.

Digitized by Google

Strecke	Bahnlänge	Anlagekapital in vollen Summen im ganzen	Anlagekapital in vollen Summen auf 1 km Bahnlänge	Anlagekap. nach der Betriebsdauerbezw. zur Zinsenberechnung	Ertrag Ueberschuß	Ertrag Defizit	Ante des Anlage kap.
A. Staatsbahnen.	km	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	%
Mannheim-Heidelberg-Karlsruhe (inkl. Hafenb.)	70,49	37 477 119	471 470	36 441 559	3 134 144	—	8,60
Karlsruhe-Offenburg	72,66	22 757 088	313 200	22 484 407	2 802 506	—	12,46
Offenburg-Freiburg	62,85	18 669 739	297 052	18 427 521	1 158 458	—	6,29
Freiburg-Basel	63,96	26 774 910	418 620	26 599 764	859 475	—	3,23
Basel-Waldshut	55,66	10 990 528	197 458	10 913 899	417 133	—	3,82
Waldshut-Konstanz	88,74	21 504 509	242 333	20 955 257	222 120	—	1,06
Mannheim-Mitte Rheinbrücke	1,11	4 632 508	4 173 431	4 497 136	21 140	—	0,47
Mannh.-Karlsr. (Rheinb.)	61,94	10 170 794	164 204	9 985 310	525 877	—	5,27
Heidelberg-Würzburg	134,71	42 768 352	317 484	42 479 760	342 516	—	0,81
Meckesheim-Jagstfeld	37,54	10 527 892	280 445	10 484 052	78 447	—	0,75
Königshofen-Mergenth.	7,40	1 911 594	258 317	1 894 548	—	14 843	—
Landa-Wertheim	31,43	8 233 204	261 954	8 180 936	—	79 686	—
Bruchs.-Rheinsb. (Grenze)	22,05	2 671 436	121 154	2 327 534	—	79 514	—
Durlach-Mühlacker	38,92	16 176 723	415 640	16 057 835	833 784	·	5,19
Oos-Baden	4,22	1 077 699	255 379	1 066 144	8 798	—	0,83
Appenweier-Kehl (Brücke)	13,91	9 022 983	648 669	8 955 950	221 262	—	2,47
Offenburg-Singen (Schwarzwaldbahn)	149,14	57 374 445	384 702	56 959 017	566 259	—	0,99
Basel, bad. Bahnhof-Zentralbahnhof (1/3)	—	—	—	—	19 275	—	—
Waldshut (Mitte Rheinbr.	1,74	1 343 663	772 220	1 341 620	5 076	—	—
Oberlauchringen-Stühlingen (Vom 22. 4. an)	17,41	4 043 184	232 233	2 864 320	—	53 954	—
Radolfzell-Mengen	56,80	12 832 760	225 929	12 731 206	—	138 859	—
Schwaknr.-Wyllendorf	15,71	3 689 182	234 830	3 585 624	—	82 401	—
Kranchenwies-Sigmar.	9,36	2 543 812	271 775	2 531 635	—	53 587	—
A) zusammen	1026,75	327 194 155	318 670	321 765 034	11 216 270	502 844	3,33
B. Privatbahnen.							
Heidelberg-Mitte Rhein (nach Speyer)	22 21	1 943 453	87 504	1 943 453	—	11 364	—
Karlsruhe-Maxau	9,74	1 231 651	126 453	1 222 401	253 216	—	20,71
Rastatt-Gernsbach	14 93	1 046 936	70 123	1 046 806	36 000	—	3,44
Dinglingen-Lahr	3,18	321 682	101 158	321 466	19 478	—	6,06
Denzlingen-Waldkirch (vom 1. 1. an)	7,12	684 225	96 099	684 225	21 855	—	3,19
Freiburg-Altbreisach	22,44	1 628 936	72 591	1 628 658	77 143	—	4,74
Basel-Schopfheim	19,94	2 255 970	113 138	2 255 970	128 842	—	5,71
B) zusammen	99,56	9 112 853	91 531	9 102 979	536 534	11 364	5,77
A und B im ganzen	1126,31	336 307 008	298 592	330 868 013	11 238 596 Abzügl. Defizit	—	3,40

Digitized by Google

Statistik der III. Periode (1862|1874).

1) Stand der Eisenbahnen.

Jahr	Betriebs-Länge			Verwendetes Anlage-Kapital			Transport-Mittel			
	Im ganzen km	Davon zweigleisig km	Jahres-durchschnitt km	Im ganzen ℳ	Davon f. Lokomotiven und Wagen, ohne Bauzinsen und Rabatte u. s. w. ℳ	Auf 1 km durchschnittl. Betriebslänge ℳ	Lokomotiven	Personenwagen	Güterwagen	Wagen im ganzen
1862	459,43	274,26	401,45	109 458 991	15 155 398	238 250	125	434	2097	2531
1863	560,81	274,26	515,48	129 539 662	17 242 821	230 987	140	553	2163	2716
1864	560,81	274,26	560,81	131 948 988	18 008 232	235 283	155	551	2165	2716
1865	564,22	274,26	561,33	134 875 589	18 830 367	238 516	155	553	2165	2718
1866	718,07	280,96	608,59	159 535 394	22 313 486	230 021	196	637	2666	3303
1867	749,14	294,82	729,26	174 357 324	24 122 686	240 612	207	711	3043	3754
1868	830,86	295,97	786,81	195 629 625	26 729 155	242 608	223	711	3683	4394
1869	876,65	343,24	850,59	207 932 851	27 651 225	244 010	236	753	3695	4448
1870	959,36	343,24	921,04	220 433 121	28 475 710	235 793	254	753	3695	4448
1871	981,80	343,24	965,93	225 562 143	30 048 449	235 623	264	823	4053	4876
1872	981,80	343,24	981,80	257 448 717	31 691 225	268 943	275	861	4547	5408
1873	1105,33	375,51	1012,75	302 950 931	35 860 488	281 563	319	949	5404	6385
1874	1131,16	375,47	1108,80	322 941 889	37 812 583	293 107	341	954	5591	6545
Durchschnitt 1862 74		314,83	769,59	197 855 017	25 687 833	247 332	222	710	3459	4169
Mehr in % gegenüber der Vorperiode		23,77	146,47	167,44	203,02	15,88	170,73	148,25	220,87	205,85
Anwachsen innerhalb der Periode	736,53	101,21	741,56	231 858 560	25 812 228	49 978	237	597	4004	4601
In %, gegenüb. d. Vorperiode	201,94	36,69	201,93	254,53	215,10	20,55	227,9	167,23	252,30	236,67

Digitized by Google

2) Verkehr.

Jahr	Beförderungen: Personen Anzahl	Beförderungen: Eil- u. Frachtgut Tonnen	Durchschnittlich wurden zurückgelegt von: 1 Person km	1 Tonne Gut km	Verkehrsdichte auf 1 km: Personen-Kilometer	Tonnen-Kilometer	Zugegangene Strecken
1862	3 921 347	610 175	26,44	88,89	263 974	136 800	1862: 7.6. Basel-Schopfheim; 5.8. Karlsruhe-Maxau; 23.10. Heidelberg-Mosbach.
1863	5 476 628	774 389	23,93	80,15	261 050	121 865	1863: 1.6. Pforzheim-Rühlacker; 15.6. Waldshut-Lenzkirch.
1864	5 876 858	918 899	24,15	76,89	257 600	127 590	
1865	6 362 916	1 106 680	24,22	73,19	279 892	146 044	1865: 1.7. Maxau-Mitte Rheinbrücke; 15.11. Dinglingen-Kehl.
1866	6 364 943	1 240 064	24,81	61,41	264 138	126 810	1866: 2.7. Offenburg-Hausach; 25.8. Mosbach-Osterburken; 1.11. Osterburken-Würzburg; 6.9. Singen-Engen.
1867	7 052 496	1 683 956	25,85	76,81	244 150	179 700	
1868	7 745 167	1 712 898	23,93	81,19	239 380	178 900	1867: Radolfzell-Stockach; 10.8. Mannheim-Mitte Rheinbrücke; 10.10. Laufa-Hochhausen.
1869	8 491 140	1 727 131	23,78	79,93	241 625	164 253	
1870	8 160 734	1 816 148	25,19	82,96	226 600	164 398	1868: 15.6. Engen-Donaueschingen; 25.6. Meckesheim-Aarpenau; 15.10. Hochhausen-Wertheim.
1871	9 675 157	2 628 809	31,26	85,85	318 130	235 761	
1872	10 562 397	2 826 117	23,08	72,75	248 301	209 423	1869: 5.8. Aarpenau-Jagstfeld; 1.6. Rastatt-Gernsbach; 16.8. Donaueschingen-Bilingen; 23.10. Königshofen-Mergentheim.
1873	11 539 552	3 225 696	23,32	73,30	265 862	233 603	
1874	12 177 362	3 414 135	22,28	69,55	245 355	214 783	1870: 3.2. Sinsheim-Meckesheim; 4.8. Mannheim-Karlsruhe (Rheinbahn).
Durchschnitt 1862/74	7 954 361	1 821 931	24,79	77,08	258 158	172 303	1871: 16.9. Freiburg-Breisach.
mehr in % gegenüb. der Vorperiode	251,96	414,70	— 21,63	— 15,82	+ 18,15	78,78	1873: 17.7. Heidelberg-Schwetzingen; 11.8. Schwackenreuthe-Pfullendorf; 6.9. Meßkirch-Mengen u. Krauchenwies-Sigmaringen; 1.11. Hausach-Villingen; 5.11. Basel Bad. Bahnhof-Aemtrabahnhof; 10.12. Schwetzingen-Speyer (Rhein).
Anwachsen innerhalb der Periode	8 987 147	2 818 962	— 6,86	— 22,97	— 9 278	+ 62 975	1874: 15.9. Mannheim-Zentralgüterbahnhof; 23.11. Bruchsal-Rheinsheim, Grenze.
In % gegenüb. d. Vorperiode	281,71	473,16			— 3,64	+ 41,48	

3) Finanzielle Ergebnisse.

Jahr	Einnahmen						Auf 1 km aus		Ausgaben			Einnahme-Ueberschuß		
	Personen	Gepäck, Tragtaxen, Expreßgut, Milch, Fahrzeuge, Leichen und Tiere	Eil- und Frachtgüter	Sonstige	Im ganzen	Auf 1 km	1 Person	1 Tonne	Im ganzen	Auf 1 km	% der Einnahme	Im ganzen	Auf 1 km	% des Anlage-Kapit.
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	₰	₰	ℳ	ℳ		ℳ	ℳ	
1862	4 128 881	438 610	4 400 078	617 277	9 584 846	23 875	3,97	8,00	4 346 922	10 827	45,35	5 237 924	13 048	5,43
1863	5 017 985	633 384	4 876 490	405 007	10 932 866	21 209	3,80	8,00	5 518 649	10 706	50,48	5 414 217	10 503	4,50
1864	5 268 096	652 137	5 209 119	386 265	11 515 617	20 534	3,71	7,43	5 630 139	10 039	48,89	5 885 478	10 495	4 51
1865	5 677 973	720 554	5 896 037	691 809	12 986 373	23 135	3,69	7.43	6 521 859	11 619	50,22	6 464 514	11 516	4,86
1866	5 496 493	837 946	6 378 778	632 758	13 345 741	21 928	3,49	8,57	6 178 606	10 152	46,30	7 167 135	11 776	5,01
1867	6 647 746	916 485	8 635 922	1 021 017	17 221 170	23 614	3,63	6,86	8 433 297	11 564	48,97	8 787 873	12 050	5,32
1868	6 768 783	863 234	9 303 321	894 782	17 830 120	22 661	3,66	6,86	8 765 952	11 141	49,16	9 064 168	11 520	4,92
1869	7 263 351	919 483	9 223 166	1 085 499	18 491 499	21 739	3,60	6,86	9 592 083	11 277	51,87	8 899 416	10 462	4,43
1870	6 831 286	1 118 873	9 651 187	1 028 446	18 629 792	20 226	3,34	6 29	9 145 838	9 929	49,10	9 483 954	10 297	4,41
1871	10 399 486	1 832 806	14 692 611	1 534 543	28 459 446	29 464	3,43	6,29	12 487 773	12 927	43,88	15 971 673	16 537	7,18
1872	8 556 247	1 221 543	13 162 368	1 364 431	24 304 589	24 755	3,51	6,29	13 625 961	13 879	56,06	10 678 628	10 876	4,22
1873	9 373 644	1 218 557	14 201 482	1 758 621	26 552 304	26 218	3,49	6,29	14 896 490	14 709	56,10	11 655 814	11 509	4,32
1874	10 358 297	1 181 527	15 723 449	2 621 367	29 884 640	26 952	3,83	6,86	17 391 340	15 685	58.19	12 493 300	11 267	4,03
Durchschnitt 1862/74	7 060 636	965 780	9 334 924	1 080 140	18 441 460	23 562	3,63	6,93	9 425 762	11 881	50,35	9 015 699	11 681	4,86
Mehr in % gegenüb. der Vorperiode	153,18	229,75	204,11	167,42	181,61	16,82	— 7,40	- 30,28	174,59	11,10	— 4,96	189,35	23,28	+ 9,46
Anwachsen innerhalb der Periode	6 518 930	810 394	11 319 254	2 116 422	20 764 980	2 119	— 0,34	— 1,14	13 526 015	5 159	15,81	7 238 965	–3 040	— 2,08
In % gegenüb. d. Vorperiode	169,79	218,36	257,01	419,12	227,70	8,53	— 8,15	–14,25	349,43	49,01	37,35	137,77	- 21,24	- 34,04

Digitized by Google

D. 4. Periode, 1875—1887.

Im Jahre 1887 war die Betriebslänge der badischen Eisenbahnen auf 1383,41 Kilometer gestiegen; im Durchschnitt des Jahres betrug sie 1351,95 Kilometer. Während die dritte Periode ein Wachstum von über 200 Prozent zu verzeichnen hatte, hatte sich die Betriebslänge in der vierten Periode also nur um 22 Prozent vermehrt, und auch von diesen entfiel der weitaus größte Teil auf solche Bahnen, die bereits in der vorangegangenen Periode zur Ausführung bestimmt und teilweise selbst schon in Angriff genommen worden waren, aber erst in der vierten Periode zur Vollendung gelangten. Das Anlagekapital hatte sich um 104 125 138 Mk. oder 32,21 Prozent auf 427 067027 Mk. gesteigert; wie schon vorher immer waren also auch diesmal wieder die Kosten für das einzelne Bahnkilometer gestiegen. Sie betrugen für sämtliche im Betriebe befindlichen Bahnen 1887 315 021 Mk. für das Kilometer.

Die Zahlen für den Verkehr zeigen zunächst fast durchgängig ein Bild allgemeinen Rückganges.

Im Personenverkehr nahm die Dichtigkeit in der ersten Zeit fortgesetzt ab von 245 355 Personenkilometern im Jahre 1874 (1873 265 862 Personenkilometer) auf 207 123 im Jahre 1882. Seit dem Jahre 1853 war eine so geringe Verkehrsziffer nicht mehr vorgekommen. Das Jahr 1883 bedeutete für den Personenverkehr einen Wendepunkt; seine Dichtigkeit ist seitdem fast unaufhaltsam gestiegen. 1887 betrug sie 259 130 Personenkilometer, 13 775 Personenkilometer oder 5,61 Prozent mehr als 1874.

Auch die Zahl der überhaupt beförderten Personen nahm trotz der in den ersten Jahren erfolgten Ausdehnung des Bahnnetzes anfangs ganz erheblich ab von 12 177 362 im Jahre 1874 auf 10 222 708 im Jahre 1879. Bis 1883 hielt sie sich ständig zwischen zehn und elf Millionen Personen. 1884 wurde zum erstenmal wieder die Zahl von elf Millionen überschritten, und nunmehr stieg sie ziemlich schnell auf 14 487 781 Personen im Jahre 1886 und im folgenden Jahre, das den Uebergang zur gegenwärtigen Periode bildet, auf 16 052 807 Personen. Damit betrug sie 3 875 445 Personen oder 31,82 Prozent mehr als 1874.

Die von jeder Person durchschnittlich gefahrene Strecke hatte in der Zeit von 1874—1884 ungefähr 25 Kilometer betragen. Seitdem verringerte sie sich; 1887 betrug sie nur noch 21,63 Kilometer.

Die Güterverkehrsdichtigkeit war zunächst von 214 783 Tonnenkilometern im Jahre 1874 (1873 aber 233 603) auf 248 910 im Jahre 1876 gestiegen. Alsdann aber machte sich der Einfluß der mißlichen Lage von Handel und Industrie, der erfolgten teilweisen Tariferhöhungen, welche insbesondere den Mannheimer Handel benachteiligten, und

Digitized by Google

auch der der Eröffnung neuer badischer und auswärtiger Eisenbahnen, die zum Teil eine Aenderung der bisherigen Verkehrswege bewirkten, sehr stark fühlbar. 1878 betrug die Dichtigkeit im Güterverkehre nur noch 204 351 Tonnenkilometer; sie hatte also in nur zwei Jahren um fast 20 Prozent abgenommen. In den beiden folgenden Jahren stieg sie wieder um etwa je 7000 Tonnenkilometer. Mit dem Jahre 1881 trat dann eine erhebliche Besserung in den wirtschaftlichen Verhältnissen ein; infolgedessen setzte jetzt auch eine kräftige Steigerung in der Dichtigkeit des Güterverkehres ein bis auf 331 014 Tonnenkilometer im Jahre 1887. Während 1878 die Güterverkehrsdichtigkeit gegenüber dem Jahre 1874 um 10 387 Tonnenkilometer (4,84 Prozent) gesunken war, stand sie so 1887 um 116 231 Tonnenkilometer oder 54,21 Prozent höher als 1874.

Die gesamte beförderte Gütermenge hatte sich bis 1878 um den Stand des Jahres 1874 herumbewegt. In ersterem Jahre (1878) betrug sie 3 411 494 Tonnen (1874: 3 414 135 Tonnen) und auch noch 1879 nur 3 663 679 Tonnen, obgleich die Betriebslänge der Bahnen seit Anfang 1875 um 160 Kilometer zugenommen hatte. Seitdem aber ist das beförderte Güterquantum ganz beträchtlich gestiegen; 1887 betrug es 5 949 601 Tonnen — 2 535 466 Tonnen oder 74,26 Prozent mehr als 1874.

Die von der Tonne Gut durchmessene Strecke belief sich in der Zeit von 1875 bis 1877 auf rund 77 Kilometer (1874 nur 69,55 Kilometer, im Durchschnitt der ganzen dritten Periode aber ebenfalls ca. 77 Kilometer). In den Jahren 1878 bis 1880 blieb der Weg der Tonne unter 72 Kilometern. Von 1883 bis 1887 erhob er sich wieder auf etwas über 75 Kilometer.

Der Personenverkehr hatte im Jahre 1875, obgleich gegen das Vorjahr fast 1 300 000 Personen weniger befördert worden waren, mit 10 913 145 Mk. noch ungefähr 550 000 Mk. mehr als in letzterem erbracht, teils weil der von der Person durchschnittlich zurückgelegte Weg um fast 3 Kilometer größer war, teilweise und hauptsächlich aber auch dank einer das ganze Jahr hindurch aufrechterhaltenen Tariferhöhung. In den folgenden Jahren aber gingen die Bruttoeinnahmen aus dem Personenverkehre nicht unerheblich zurück; 1879 betrugen sie nur noch 9 785 735 Mk. Alsdann wuchsen sie wieder an, aber erst im Jahre 1885 überstiegen sie — zum erstenmal — den Betrag von 11 Millionen Mark. 1887 stellten sie sich auf 12 543 857 Mk.

Die aus dem Güterverkehre erzielten Einnahmen waren 1876 zwar mit 16 401 365 Mk. etwas höher als 1874; davon abgesehen aber bewegten sie sich bis 1878 ständig abwärts. Sie stellten sich in letzterem Jahre auf nur 14 523 178 Mk. Auch 1879 blieben sie mit 15 402 346 Mark noch hinter denen des Jahres 1874 zurück. Mit dem alsdann ein-

Digitized by Google

setzenden Wachsen des beförderten Gütergquantums wie der Güterverkehrsdichtigkeit stiegen auch die Einnahmen bis auf 21 476 734 Mk. im Jahre 1887; sie waren damit um 5 753 285 Mk. oder 36,66 Prozent höher als im Schlußjahr 1874 der vorhergehenden Periode.

Die Einnahmen im ganzen waren entsprechend — von dem etwas höheren Stande des Jahres 1876 mit 30 619 920 Mk. oder pro Bahnkilometer 26 090 Mk. wieder abgesehen — ebenfalls ständig geringer geworden; 1878 betrugen sie nur noch 27 824 857 Mk. — pro Kilometer 23 322 Mk. —; 1879 stellten sie sich auf 28 383 589 Mk., d. s. für das einzelne Kilometer nur 22 732 Mk. Von 1880 ab stiegen sie dann mit der platzgreifenden Erholung wieder auf 36 518 468 Mk. (27 652 Mk. für ein Kilometer) und in dem zur neuen Periode überleitenden Jahre 1887 auf 38 844 531 Mk. oder 28 732 Mk. auf ein Kilometer.

Der für das Personenkilometer erzielte Erlös hatte infolge der erwähnten Tariferhöhung 1875 und 1876 4,04 Pfg. gegen 3,83 Pfg. im Jahre 1874 betragen. Er ermäßigte sich dann mit der Wiederaufhebung jener Maßregel und betrug 1887 nur noch 3,61 Pfg. Der Erlös aus dem Tonnenkilometer hingegen war wieder ohne wesentliche Unterbrechung — trotz der bei den Tarifneuregelungen vorgekommenen einzelnen Erhöhungen — nach unten gegangen. Mit 4,81 Pfg. im Jahre 1887 war er 2,05 Pfg. oder 29,88 Prozent geringer als 1874.

Im Gegensatze zu den Einnahmen waren die Ausgaben über die des Jahres 1874 zunächst noch hinausgewachsen. Während sie in letzterem Jahre 17 391 340 Mk. betrugen, d. i. für ein Kilometer 15 685 Mk., stellten sie sich 1875 auf 18 477 585 Mk. bezw. 16 062 Mk., 1876 sogar wesentlich höher, 19 188 900 Mk. bezw. 16 350 Mk. 1877 konnten die Ausgaben auf 18 575 763 Mk., d. i. pro Kilometer auf 15 685 Mk. — den gleichen Satz wie 1874 —, herabgemindert werden. Da damals noch der Verkehr unter dem Drucke der wirtschaftlichen Verhältnisse darniederlag, so richtete die Staatsbahnverwaltung ihr Augenmerk vor allem darauf, die Ausgaben nach Möglichkeit zu beschränken, und das gelang ihr auch. In der stillen Zeit bis 1880 brachte sie die Gesamtausgaben auf 16 965 305 Mk. = 12 879 Mk. für das Kilometer hinunter. Als der Verkehr wieder ein regerer wurde, stiegen auch die Ausgaben von neuem. Den Höchstbetrag erreichten sie im Jahre 1886 mit 22 771 440 Mark, oder für das Kilometer 17 243 Mk. (1887 betrugen sie 21 546 391 Mark bezw. 15 937 Mk.) — 4 155 051 Mk. oder 23,89 Prozent bezw. 252 Mk. oder 1,61 Prozent mehr als 1874. Im Verhältnis zu den Einnahmen stellten sich die Ausgaben 1877 auf den Höchstbetrag von 62,96 Prozent, sanken bis 1880 auf 55,75 Prozent und wuchsen dann bis 1886 wieder auf 62,36 Prozent an. Dank der verhältnismäßig

Digitized by Google

großen Einnahmen und geringen Ausgaben des Jahres 1887 betrugen sie in letzterem nur 55,47 Prozent der Einnahmen.

Der Reinertrag der Bahn war von 12 493 300 Mk. — pro ein Kilometer 11 267 Mk. — im Jahre 1874 gefallen bis auf 10 710 452 Mark bezw. 8177 Mk. im Jahre 1878. Von diesem Stande, dem verhältnismäßig tiefsten seit 1856, hatte dann wieder eine Erholung platzgegriffen, die aber nur gering war. In den Jahren 1879 bis 1886 schwankten die spezifischen Ueberschüsse zwischen 9179 Mk. (1879) und 10 530 Mk. (1882). Die Gesamterträge stellten sich 1879 auf 11 461 496 Mark; in den folgenden Jahren bis 1886 bewegten sie sich zwischen 13 und 14 Millionen Mark. Die Rente, die 1878 mit 3,07 Prozent ihren tiefsten Stand seit mehr als 20 Jahren eingenommen hatte, war auch inzwischen nicht über 3,46 Prozent hinausgewachsen. In dem Uebergangsjahre 1887 war dann der Reinertrag der Bahn angewachsen auf 17 298 140 Mk. oder für das Kilometer 12 795 Mk., d. s. 4 804 840 Mark = 38,46 Prozent bezw. 1528 Mk. = 13,56 Prozent mehr als 1874. Zum erstenmale wieder seit 1874 stellte sich die Rente auf über 4 Prozent (4,10 Prozent). —

Die umstehende Tabelle möge zeigen, wie die einzelnen Strecken des badischen Bahnnetzes sich seit 1875 bis 1887 weiterentwickelt hatten. Wie aus ihr hervorgeht, hatten einige namhafte Linien, wie die Odenwald- und die Schwarzwaldbahn, eine erhebliche Steigerung der Erträge zu verzeichnen, wenn die letzteren auch noch nicht hinreichten, das Anlagekapital genügend zu verzinsen.

Digitized by Google

Strecken	Bahnlänge	Anlagekapital in vollen Summen im ganzen	Anlagekapital in vollen Summen auf 1 km	Anlagekap., berechnet nach der Betriebsdauer bezw. zur Zinsenberechnung	Finanzielle Ergebnisse Ueberschuß	Defizit	Rente des Anlagekapit.
A. Staatsbahnen	km	M.	M.	M.	M.	M.	%
Mannheim-Heidelberg-Karlsruhe	82,35	33 871 213	411 308	33 914 661	2 452 240	—	7,23
Karlsruhe-Offenburg	73,61	33 873 827	460 180	34 068 283	3 473 075	—	10,19
Offenburg-Freiburg	62,89	22 139 269	352 032	22 363 246	1 600 034	—	7,15
Freiburg-Basel	64,03	27 734 652	433 151	27 764 483	893 307	—	3,22
Basel-Waldshut	55,59	12 800 988	230 275	12 838 550	621 421	—	4,84
Waldshut-Konstanz	88,73	20 794 774	234 360	20 821 104	444 725	—	2,14
Mannheim-Mitte Rheinbrücke	1,09	3 612 931	3 314 616	3 613 662	2 850 81	—	7,89
Mannheim-Karlsruhe Rheinbahn	61,98	17 357 737	280 054	17 440 726	1 666 607	—	9,56
Heidelberg-Eberbach-Würzburg	134,95	50 007 032	370 560	49 646 689	1 085 969	—	2,19
Neckargemünd-Sinsheim-Jagstfeld	47,57	11 428 131	240 238	11 430 299	—	23 499	—
Meckesheim-Neckarelz	33,28	8 203 646	246 504	8 191 766	—	61 833	—
Neckarelz-Jagstfeld	17,57	6 192 123	352 432	6 200 492	121 803	—	1,96
Seckach-Walldürn am 1. XII eröffnet	19,31	1 470 961	76 176	181 065	—	4 152	—
Königshofen-Mergentheim	7,40	1 240 219	167 597	1 240 833	3 882	—	0,31
Landa-Wertheim	33,07	8 236 333	249 058	8 239 700	42 595	—	0,52
Bruchsal-Rheinsheim	22,05	4 604 807	208 835	4 197 019	247 982	—	5,91
Bruchsal-Bretten	14,89	7 155 079	480 529	6 888 671	446 553	—	6,48
Durlach-Mühlacker	38,91	17 964 321	461 689	18 015 703	930 368	—	5,16
Grötzingen-Eppingen	40,76	13 888 389	340 736	13 306 073	80 419	—	0,60
Oos-Baden	4,20	797 908	189 978	795 455	36 341	—	4,57
Appenweier Kehl	13,89	8 868 553	638 485	8 887 283	497 818	—	5,60
Offenburg-Singen	149,16	65 975 885	442 316	64 898 023	1 694 000	—	2,61
Hausach-Schiltach	14,19	3 627 781	255 658	3 586 240	—	25 654	—
Denzlingen-Waldkirch	7,12	1 003 146	140 891	912 939	—	[1])9 069	—
Freiburg-Neustadt am 23. V. eröffnet	34,89	7 047 355	201 988	4 010 055	93 278	—	2,33
Freiburg-Altbreisach (Rhein)	23,25	3 832 150	164 824	3 836 105	39 355	—	1,03
Müllheim-Neuenburg (Rhein)	4 59	2 584 277	563 023	2 584 059	13 179	—	0,51
Leopoldshöhe-Mitte Rheinbrücke	1,98	1 583 525	799 760	1 583 537	67 458	—	4,26
Basel bad. Bahnhof-Zentralbahnhof		—	—	—	[2])32 326	—	—
Waldshut-Mitte Rheinbrücke	1,74	1 057 506	607 762	1 057 678	32 041	—	3,03
Uebertrag	1155,04	398 954 618		392 512 899	16 777 650		

[1]) Dabei sind 4 % Zinsen mit Mk. 20 000 für den vom Staat an die frühere Eigentümerin der Strecke Denzlingen-Waldkirch noch zu entrichtenden Restkaufschilling verrechnet. Wird dieser Zins von der Ausgabe der Bahn abgesetzt, so steht dem Anlagekapital von Mk. 912 939 kein Defizit, sondern ein Ueberschuß von Mk. 10 931 bezw. eine Rente von 1,20 % gegenüber.

[2]) Ueberschuß über die an die Centralbahn bezahlte Betriebsvergütung hinaus.

Digitized by Google

Strecken	Bahnlänge	Anlagekapital in vollen Summen		Anlagekap., berechnet nach der Betriebsbauer bezw. zur Zinsenberechnung	Finanzielle Ergebnisse		
		im ganzen	auf 1 km		Ueberschuß	Defizit	Rente des Anlagekapit.
	km	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	%
Uebertrag	1155,04	398 954 618		392 512 899	16 777 650		
Oberlauchringen-Weizen	20,40	4 711 433	230 953	4 708 870	—	40 543	—
Radolfzell-Mengen	56,88	12 153 141	213 663	12 161 963	53 063	—	0,44
Schwackenrenthe-Pfullendorf	15,94	2 682 046	168 259	2 682 331	—	11 729	—
Krauchenwies-Sigmaringen	9,47	2 065 443	218 104	2 064 637	—	16 754	—
zusammen	1257,73	420 566 681 [1]	334 386	414 131 700 [2]	16 761 687	—	4,05
Auf Grund der für die Abrechnung mit den Privatbahnen maßgebenden Uebereinkommen u. s. w. sind zu Gunsten der Privatbahnen den Staatsbahnen weniger gerechnet worden.					+ 193 263	—	—
Nach deren Zuschlag würden der Staatsbahn allein verbleiben.					16 954 950		4,09
B. Privatbahnen							
Heidelberg-Mitte Rheinbrücke	22,16	2 227 594	100 523	2 226 985	—	15 572	—
Karlsruhe-Maxau	9,73	1 278 845	131 433	1 278 845	139 476	—	10,91
Ettlingen Bahnhof—E. Holzhof	2,21	112 340	50 833	112 340	—	4 069	—
Rastatt-Gernsbach	14,98	1 053 947	70 357	1 053 947	50 016	—	4,75
Appenweier-Oppenau	18,41	1 959 556	106 440	1 959 556	22 323	—	1,14
Dinglingen-Lahr	3,28	340 156	103 706	340 058	10 594	—	3,12
Basel-Schopfheim	19,94	2 454 431	123 091	2 452 757	120 651	—	4,92
Schopfheim-Zell i. W.	7,24	886 976	122 510	886 931	19 771	—	2,23
Ergebnis ohne Zuschuß der Staatsbahnen	97,95	10 313 845	105 297	10 311 419	343 190		3,33
Im ganzen	1355,68	430 880 526	317 834	424 443 119	17 298 140		4,08

[1]) Einschließlich der Bauzinsen, Rabatte und vom Reich, von Gemeinden und Interessenten geleisteten Beiträge, ausschließlich Gotthardbahn-Subvention.

[2]) Ausschließlich der vom Reich, von Gemeinden und Interessenten geleisteten Beiträge, aber einschließlich Gotthardbahn-Subvention.

Digitized by Google

Statistik der IV. Periode (1875|1887).

I) Stand der Eisenbahnen.

Jahr	Betriebs-Länge			Verwendetes Anlage-Kapital			Transport-Mittel			
	im ganzen km	davon zweigleisig km	Jahres-durchschnitt km	im ganzen ℳ	Davon f. Lokomotiven und Wagen, ohne Bauzinsen und Rabatte u. s. w. ℳ	auf 1 km durchschnittl. Betriebslänge ℳ	Lokomotiven	Personenwagen	Güterwagen	Wagen im ganzen
1875	1155,68	385,40	1150,39	335 795 374	44 700 211	298 138	368	994	5603	6597
1876	1184,32	385,40	1173,63	344 141 680	45 519 926	297 971	381	997	5607	6604
1877	1184,32	385,40	1184,32	346 504 754	45 749 391	300 017	386	1000	5655	6655
1878	1196,14	385,38	1193,07	350 705 624	45 894 165	306 681	385	1006	5657	6663
1879	1316,24	385,51	1248,62	388 259 810	47 443 150	301 702	402	1026	5704	6730
1880	1317,26	386,66	1317,26	391 259 245	48 654 884	303 792	411	1032	6185	7217
1881	1317,26	396,36	1317,26	398 159 869	49 074 930	308 756	412	1070	6225	7325
1882	1317,26	396,36	1317 26	402 279 267	49 124 633	311 951	412	1068	6430	7498
1883	1317,29	396,36	1317,29	404 211 079	49 940 558	313 449	411	1083	6569	7652
1884	1317,29	396,36	1317,29	407 982 298	51 531 043	316 373	421	1083	6928	8011
1885	1319,09	396,36	1317,92	411 866 070	53 004 258	318 940	439	1091	7059	8150
1886	1328,81	396,36	1320,63	417 084 212	53 672 286	320 568	444	1134	7023	8157
1887	1383,41	396,36	1351,95	427 067 027	54 854 364	315 021	450	1181	7413	8594
Durchschnitt 1875/87		391,40	1271,30	386 562 793	49 166 438	308 720	409	1060	6313	7373
mehr in % gegenüb. der Vorperiode		24,82	65,19	95,38	91,40	24,82	84,24	49,30	82,57	76,87
Anwachsen innerhalb der Periode	252,25	20,89	243,15	104 125 138	17 041 781	21 914	109	227	1522	2049
In % gegenüb. d. Vorperiode	22,30	5,56	21,93	32,24	45,07	7,47	31,97	23,79	27,22	31,31

2) Verkehr.

Jahr	Beförderungen: Personen Anzahl	Beförderungen: Eil- und Frachtgut Tonnen	Durchschnittlich zurückgelegter Weg von: 1 Person km	1 Tonne km	Verkehrs-Dichte. Auf 1 km kommen: Personen-Kilometer	Tonnen-Kilometer
1875	10 732 202	3 281 110	25,19	76,68	235 700	231 744
1876	10 994 946	3 535 230	24,32	77,76	228 500	248 910
1877	10 883 152	3 450 783	24,72	77,47	227 200	226 349
1878	10 505 925	3 411 494	24,92	71,27	219 445	204 351
1879	10 222 708	3 663 679	25,82	71,95	214 021	211 664
1880	10 805 248	3 990 241	25,42	71,96	209 483	218 532
1881	10 878 110	4 225 089	25,90	72,46	215 870	232 410
1882	10 537 874	4 518 666	25,65	74,84	207 123	256 710
1883	10 701 788	4 909 061	25,89	75,68	212 267	282 040
1884	11 526 778	5 274 339	24,72	75,65	218 291	302 880
1885	13 001 095	5 210 912	23,40	75,18	232 955	297 376
1886	14 487 781	5 459 543	22,42	75,18	248 179	311 224
1887	16 052 807	5 949 601	21,63	75,11	259 130	331 014
Durchschnitt 1875/87	11 640 801	4 375 365	24,52	74,71	225 243	258 093
mehr in %, gegenüb. der Vorperiode	46,34	140,15	— 0,65	— 4,37	12,75	43,98
Anwachsen innerhalb der Periode	3 875 445	2 535 466	— 1,09	+ 5,46	13 775	116 231
In %, gegenüb. d. Vorperiode	31,82	74,26			5,61	54,21

Zugegangene Strecken.

1875: 1. 1. Denzlingen—Waldkirch
22. 4. Oberlauchringen — Stühlingen

1876: 5. 2. Schopfheim — Zell; 1. 6. Appenweier—Oppenau; 15. 10. Stühlingen—Wetzen

1878: 5. 1. Breisach — Mitte Rheinbrücke
6. 2. Müllheim — Neuenburg — Mitte Rheinbrücke
11. 2. Leopoldshöhe—Mitte Rheinbrücke
15. 7. Hausach—Wolfach

1879: 24. 5. Neckargemünd—Eberbach—Jagstfeld
15. 10. Bruchsal—Bretten, Grötzingen—Eppingen

1886: 4. 11. Wolfach—Schiltach

1887: 23. 5. Freiburg—Neustadt
1. 12. Seckach—Walldürn.

Digitized by Google

3) Finanzielle Ergebnisse.

Jahr	Einnahmen								Ausgaben			Einnahme-Ueberschuß		
	Personen	Gepäck, Tragtaxen, Expreßgut, Milch, Fahrzeuge, Leichen und Tiere	Eil- und Frachtgüter	Sonstige	im ganzen	auf 1 km durchschnittlich	auf 1 Personen-Kilometer	auf 1 Tonnen-Kilometer	im ganzen	auf 1 km	% der Einnahme	im ganzen	auf 1 km	% des mittl. Anlage-Kap.
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	₰	₰	ℳ	ℳ		ℳ	ℳ	
1875	10 913 145	1 301 124	15 516 941	1 984 971	29 716 181	25 831	4,04	6,17	18 477 585	16 062	62,18	11 238 596	9 769	3,40
1876	10 798 180	1 337 152	16 401 365	2 083 223	30 619 920	26 090	4,04	5,97	19 188 900	16 350	62 67	11 431 020	9 740	3,36
1877	10 481 631	1 355 156	15 717 095	1 948 916	29 502 798	24 912	3,90	5,88	18 575 763	15 685	62,96	10 927 035	9 227	3,17
1878	10 180 093	1 381 310	14 523 178	1 740 276	27 824 857	23 322	3,89	5,97	17 114 405	14 345	61,51	10 710 452	8 977	3,07
1879	9 785 735	1 390 700	15 402 346	1 804 808	28 383 589	22 732	3,71	5,85	16 922 093	13 553	59,62	11 461 496	9 179	3,12
1880	10 486 939	1 487 611	16 037 861	2 415 643	30 428 054	23 100	3 84	5,59	16 965 305	12 879	55,75	13 462 749	10 220	3,46
1881	10 594 749	1 472 280	16 500 631	2 375 344	30 943 004	23 490	3,76	5,39	17 549 260	13 323	56,71	13 393 744	10 167	3,39
1882	10 583 315	1 597 248	17 237 116	2 708 547	32 126 226	24 389	3,91	5,10	18 256 035	13 859	56,83	13 870 191	10 530	3,46
1883	10 839 451	1 572 691	18 831 529	2 841 153	34 084 824	25 875	3 91	5,07	20 538 050	15 591	60,26	13 546 774	10 284	3,36
1884	10 979 000	1 574 611	19 887 446	2 941 196	35 382 253	26 860	3,85	4,98	22 258 877	16 897	62,91	13 123 376	9 962	3,23
1885	11 453 047	1 620 175	19 327 163	2 745 999	35 146 384	26 668	3,76	4,93	21 692 425	16 460	61,72	13 453 959	10 208	3,28
1886	12 014 539	1 680 897	20 056 824	2 766 208	36 518 468	27 652	3,70	4,89	22 771 440	17 243	62,36	13 747 028	10 409	3,32
1887	12 543 857	1 705 838	21 476 734	3 118 102	38 844 531	28 732	3,61	4,81	21 546 391	15 937	55,47	17 298 140	12 795	4,10
Durchschnitt 1875/87	10 896 437	1 498 215	17 455 095	2 421 107	32 270 853	25 358	3,84	5,43	19 373 579	15 245	60,07	12 897 274	10 113	3,36
mehr in % gegenüber der Vorperiode	54,33	55,13	86,99	124,15	75,0	7,62	5,8	–21,64	105,56	28,31	19,30	43,05	–43,42	–30,86
Anwachsen innerhalb der Periode	2 185 560	524 311	5 753 235	496 735	8 959 891	1 780	— 0,22	— 2,05	4 155 051	252	— 2 72	4 804 840	1 528	0,07
In % gegenüb. d. Vorperiode	21,1	44,38	36,66	18,95	30,0	5,94	5,74	29,88	23,89	1,61	— 4,67	38,46	13,56	1,74

Digitized by Google

E. 5. Periode, 1888—1900.

Für die laufende Periode reichen die Zahlen zur Zeit im allgemeinen nur bis zum Jahre 1900*). Die Betriebslänge der Staatsbahnen nahm seit 1887 um 198,69 Kilometer (bis 1901 283,48 Kilometer) oder 14,36 Prozent (bis 1901 20,49 Prozent) zu auf 1582,10 Kilometer (1901 1666,89 Kilometer). (Einschließlich der Privatbahnen im Eigenbetriebe stellte sich die Betriebslänge der badischen Bahnen 1900 auf 2035,93 Kilometer.) Im Durchschnitt beider Jahre (1887 und 1900) genommen, betrug die Zunahme 235,01 Kilometer oder 17,53 Prozent. Eine beträchtliche Ausdehnung hatte durch den Ausbau der strategischen Linien die Legung zweiter Gleise erfahren, von 396,36 Kilometern 1887 auf 651,11 Kilometer, d. h. um 65,53 Prozent gegenüber dem Stande von 1887. Das Anlagekapital war von 427 067 027 Mk. um 26,90 Prozent dieses Betrages auf 541 932 119 Mk. im Jahre 1900 gestiegen, für das einzelne Kilometer von 315 021 Mk. auf 341 021 Mk., d. i. um 10,79 Prozent. Dieser Steigerung darf man jedoch nicht zu Grunde legen, daß die im Laufe der Periode neu hinzugetretenen Linien einen besonders hohen Bauaufwand erfordert hätten. Sie ist vielmehr zum großen Teile einer kolossalen Vermehrung des Betriebsmaterials, die aus gleich zu erörternden Gründen notwendig wurde, zuzuschreiben. Während 1887 nur 450 Lokomotiven vorhanden waren, waren es 1900 deren 700 Stück. Der Wagenpark vermehrte sich in der gleichen Zeit von 8594 Stück auf 14 266 Stück, d. i. um 66 Prozent, die Güterwagen allein von 7413 Stück um rund 80 Prozent auf 12 609 Stück. Das für Transportmaterial aufgewendete Anlagekapital hatte sich entsprechend von 54 854 364 Mk. um 62,23 Prozent auf 88 991 637 Mk. gesteigert.

Diese großen Materialanschaffungen hatten ihren Grund in der gewaltigen Ausdehnung, welche alle Zweige des durch die Eisenbahnen vermittelten Verkehrs in den Jahren zwischen 1887 und 1900 genommen hatten. Während die Dichtigkeit des Personenverkehres in der Zeit von 1840 bis 1887 eine wesentliche Steigerung nicht erfahren hatte — sie betrug im Durchschnitt der ersten wie der vierten Periode je ca. 225 000, im Jahre 1887 259 130 Personenkilometer — wuchs sie seit 1887 fast

*) Während der Drucklegung ist der Jahresbericht für 1901 über die Staatseisenbahnen erschienen. Da jedoch die Ergebnisse dieses Jahres durch den Rückgang von Handel und Industrie stark beeinflußt sind und deshalb nicht als normale erscheinen, da ferner das Jahr 1900 auch einen gewissen Abschluß in unserer Zeitrechnung bedeutet, so sind die Resultate des letzteren festgehalten worden.

Digitized by Google

ohne Unterbrechung auf 459 528 Personenkilometer im Jahre 1900. Die Zunahme betrug seit 1887 also 200 398 Personenkilometer oder 77,34 Prozent, gegenüber dem Durchschnitt der vierten Periode sogar mehr als 100 Prozent. Die Zahl der beförderten Personen hatte sich von 16 052 807 auf 35 188 965, also um 119,20 Prozent gehoben. Der von der Person durchschnittlich zurückgelegte Weg hatte sich dabei nur wenig verringert. Er betrug 1900 20,01 Kilometer gegen 21,63 Kilometer im Jahre 1887.

Noch viel großartiger war der Aufschwung im Güterverkehre. Seine Dichtigkeit wuchs von 331 014 Tonnenkilometern auf 685 969 Tonnenkilometer und nahm damit seit 1887 um 104,51 Prozent zu. Das Gesamtgewicht der beförderten Güter stieg von 5 949 601 Tonnen auf 13 577 104 Tonnen, d. h. um 128,20 Prozent. Selbst der durchschnittlich zurückgelegte Weg war, im Durchschnitt, ein größerer; 1900 betrug er 79,39 Kilometer gegen 75,11 Kilometer im Jahre 1887. Im Personen- wie im Güterverkehr entfiel die wesentlichste Zunahme auf die Jahre 1896—1900, die Zeit eines beispiellos glänzenden Aufschwunges der deutschen Industrie und des deutschen Handels, die leider seit 1900 im Niedergange begriffen sind.

Gleich dem Verkehre waren auch die Einnahmen aus ihm gewachsen. Im Personenverkehr stiegen sie von 12 543 857 Mk. um 75,53 Prozent auf 22 018 666 Mk., im Güterverkehr sogar von 21 476 734 Mk. um 101,84 Prozent auf 43 349 456 Mk. Die Gesamteinnahmen hoben sich von 38 844 531 Mk. auf 78 046 109 Mk., also um mehr als 100 Prozent (100,92 Prozent), die Einnahmen, auf das Kilometer berechnet, von 28 732 Mk. auf 49 744 Mk., d. i. um 73,13 Prozent.

Für das einzelne Personenkilometer waren 1888 3,55 Pfg. gelöst worden, 1895 noch 3,40 Pfg. In letzterem Jahre wurden die bekannten Kilometerhefte, die übrigens ihrerseits nicht unwesentlich zur Steigerung des Personenverkehrs beigetragen haben, eingeführt. Im Jahre 1896 fiel darauf der pro Person und Kilometer durchschnittlich bezahlte Satz auf 3,12 Pfg., und auf diesem Betrage hat er sich seitdem ungefähr gehalten. 1900 betrug er 3,13 Pfg., 0,48 Pfg. oder 13,3 Prozent weniger als 1887. Der Erlös aus dem Tonnenkilometer hatte seine stete Abwärtsbewegung fortgesetzt von 4,81 Pfg. (1887) auf 4,03 Pfg., um 0,78 Pfg. also oder 16,22 Prozent.

Noch stärker als die Einnahmen waren aber die Ausgaben gewachsen, und dieser Umstand hat es verschuldet, daß der Staat einen entsprechenden Gewinn aus jenem Verkehrsaufschwunge nicht hat ziehen können.

Im Jahre 1887 hatten die Ausgaben 23 745 378 Mk. oder für das Kilometer 17 164 Mk. betragen, 57,50 Prozent der Einnahmen. Bis 1891 waren sie dann auf 32 768 516 Mk. oder pro ein Kilometer

Digitized by Google

22 537 Mk., 71,20 Prozent der Einnahmen, gestiegen. Das Verhältnis zwischen Einnahmen und Ausgaben besserte sich dann. 1897 machten die Ausgaben mit 38 710 578 Mk. bezw. 24 975 Mk. für ein Kilometer nur 62,43 Prozent der Einnahmen aus. Sie stiegen danach aber wieder auf 46 002 247 Mk. bezw. 29 659 Mk., 65,10 Prozent der Einnahmen, im Jahre 1899 und im Jahre 1900 mit einem Schlage auf den kolossalen Betrag von 60 506 406 Mk. bezw. 38 565 Mk., 77,53 Prozent der Einnahmen des Jahres und gegen den Stand von 1887 38 960 015 Mk. oder 180,82 Prozent mehr*).

Recht verschieden hoch gestaltete sich auch der Reinertrag der Bahn. Die Jahre 1886 bis 1890 erbrachten mit 17 554 124 Mk. bis 18 338 370 Mark (für ein Kilometer 12 503 Mk. bis 13 256 Mk.) 4,07 bis 4,23 Prozent Rente. 1891 betrugen die Einnahme-Ueberschüsse infolge der verhältnismäßig hohen Ausgaben bei insgesamt 13 251 677 Mk. nur 9114 Mk. für das Kilometer und 2,98 Prozent vom Anlagekapital. In den folgenden drei Jahren hielt sich die Rente zwischen 3 und 4 Prozent (3,14—3,99 Prozent). Das Erträgnis stieg alsdann, der besseren Gestaltung der wirtschaftlichen Verhältnisse folgend, 1895 auf 19 542 819 Mark, d. s. für das Kilometer 12 893 Mk. bezw. 4,13 Prozent Rente, und erreichte 1899 bei 24 656 656 Mk. oder für ein Kilometer 15 897 Mark mit 4,84 Prozent den Höhepunkt. Der genannte sehr hohe Ausgabenbetrag von mehr als 60 Millionen Mark hat den Reinertrag im Jahre 1900 auf 17 539 703 Mk. oder 11 179 Mk. für ein Kilometer herabgedrückt; die Rente ist dadurch auf 3,31 Prozent gesunken.

Zu diesem Resultat bemerkt jedoch die Staatsbahnverwaltung auf Seite 64 ihres Jahresberichts:

„Der 1900er Rechnungsabschluß hätte sich wesentlich anders und zwar ganz erheblich günstiger gestaltet, wenn hierbei der Geldwert sämtlicher auf Ende des Jahres 1900 in Vorrat verbliebenen Materialien mit in Berechnung gezogen worden wäre. Nach Abschnitt VI der allgemeinen Vorschriften für die Anwendung des Normalbuchungsformulars, das bei der badischen Staatsbahnverwaltung mit dem 1. Januar 1900 in Kraft trat, dürfen nämlich einem Etatjahr nur diejenigen Geldwerte für Materialien zur Last fallen, die tatsächlich verbraucht wurden, und sind deshalb die Werte der am Jahresschlusse vorhandenen Materialien festzustellen, von den Ausgaben abzusetzen und in die Rechnung des folgenden Jahres zu übertragen. Zum Vollzuge dieser Vorschrift wurde die Anordnung getroffen, daß die Geldwerte sämtlicher auf den Jahresschluß in den Magazinen im Vorrat verbliebenen Materialien an der Rechnung abgesetzt und auf jene vom folgenden Jahr übertragen, alle an die Bezirks-

*) Zu beachten ist dabei jedoch das unten Gesagte.

Digitized by Google

beamten, Lokalstellen usw. bereits abgelieferten Materialien dagegen allgemein als im Rechnungsjahre noch verbraucht und daher als keiner weiteren rechnerischen Behandlung mehr bedürftig betrachtet werden sollen. Diese Anordnung beruht auf der unter regelmäßigen Verhältnissen und beim richtigen Zusammenwirken sämtlicher damit Befassung habenden Organe auch zutreffenden Voraussetzung, daß es sich bezüglich der bereits abgegebenen, aber am Jahresschluß noch nicht vollständig verbrauchten Materialien doch lediglich nur um unerhebliche, sich von Jahr zu Jahr annähernd gleich bleibende und daher sich gegenseitig wieder ausgleichende Materialmengen und diesen entsprechende Geldwerte handeln könne, sodaß eine Außerbetrachtlassung derselben bei der Uebertragung der Anschaffungskosten auf die nächste Jahresrechnung der Geschäftsvereinfachung wegen wohl als tunlich erschien.

Nun wurden aber gegen den Schluß des Jahres 1900 aus dienstlichen Gründen in die Bezirke ganz außergewöhnlich große Mengen von Oberbaumaterialien abgeliefert, welche wegen der Ungunst der Witterung, sowie aus sonstigen, nicht vorherzusehenden Ursachen und Vorkommnissen bis zum Schlusse des Jahres nicht mehr verwendet werden konnten. Die Ansammlung dieser, wie es sich erst nachträglich herausstellte, sehr beträchtlichen Bestände an Materialvorräten außerhalb der Magazine wurde noch durch den Umstand begünstigt, daß beim Vollzuge der kurz vor Jahresschluß fälligen Vertragslieferungen bedeutende Mengen von Oberbaumaterialien aus Mangel an den erforderlichen Magazinsräumen und Lagerplätzen, sowie der Ersparung an weiteren Transportkosten wegen gleich unmittelbar an den Ort ihrer künftigen Verwendung übergeführt werden mußten. Der hohe Wert dieser Materialien wurde der dekretierenden Behörde in seinem ganzen Umfange erst bekannt, als die 1900er Rechnung bereits abgeschlossen und eine Absetzung und Uebertragung auf die 1901er Rechnung nicht mehr möglich war.

Bei der nachträglichen Abschätzung wurde festgestellt, daß der Vorrat an unverbrauchten Oberbaumaterialien auf den Jahresschluß in

Schienen im Werte von	1 835 076 Mk.,
Kleineisenzeug im Werte von	720 146 Mk.,
Weichen und deren Bestandteilen im Werte von	98 100 Mk.,
Schwellen im Werte von	1 643 375 Mk.,
mit einem Gesamtwerte von	4 296 697 Mk.

bestand.

Wenn diese Wertsumme von der 1900er Eisenbahnbetriebsrechnung abgeschrieben und auf jene von 1901 übertragen worden wäre, hätte sich der als 1900er Reineinnahme an Großh. Eisenbahnschuldentilgungskasse abzuliefernde Einnahmeüberschuß hierbei auf 21 438 357 Mk. statt

Digitized by Google

nur auf 17 141 660 Mk. gestellt und wäre somit um nur 2 786 895 Mk. anstatt um 7 083 592 Mk. niedriger gewesen als die 1899er Ablieferung von 24 225 252 Mk.

Es hätte sich des weiteren das Gesamtanlagekapital der badischen Staats- und Privatbahnen zu 4,12 Prozent, anstatt nur 3,31 Prozent, jenes der Staatsbahnen allein zu 4,09 Prozent, anstatt nur 3,27 Prozent verzinst, während sich der 1900er Betriebskoëffizient auf nur 72,02 Prozent, statt auf 77,53 Prozent gestellt hätte.

Eine Benachteiligung der Betriebskasse fand durch den unterbliebenen Einbezug des Geldwertes obiger Materialvorräte in den 1900er Rechnungsabschluß selbstredend in keiner Weise statt. Die unterlassene Absetzung des betreffenden Geldwertes von 4 296 697 Mk. hat naturgemäß eine entsprechende Erhöhung des 1901er Einnahmeüberschusses um den gleichen Betrag zur Folge.

Die zur Fernhaltung der künftigen Wiederkehr eines derartigen Vorkommnisses erforderlichen Vorkehrungen wurden getroffen."

Angesichts dieser Erklärung der Staatsbahnverwaltung würde die Höhe des 1900er Betriebskoëffizienten zu Bedenken geringeren Anlaß geben, wenn nicht das Ergebnis des Jahres 1901 ein noch ungünstigeres geworden wäre. Einmal hat der Rückschlag in der Entwicklung von Handel und Industrie, welcher den vorausgegangenen glänzenden Aufschwung abgelöst hat, sich im vorigen Jahre auch in den Einnahmen empfindlich fühlbar gemacht und diese um rund 3,8 Millionen Mark zurückschnellen lassen. Bedenklicher als diese unvermeidliche Einbuße muß es nun erscheinen, daß auch die Ausgaben hinter dem Stande des Vorjahres nur ganz unwesentlich zurückgeblieben sind; sie haben 1901 59,95 Millionen Mark betragen, den Betriebskoëffizienten auf 80,77 Prozent erhöht und den Reinertrag auf 14,27 Millionen Mark gemindert*).

Betreffs des von der gesamten Staatsbahnverwaltung im Jahre 1900 erzielten Reinertrages sei folgendes noch bemerkt:

Die Rentabilitätsberechnung stellt sich

I. nach dem Anlagekapital:

	Reinertrag M.	Anlagekapital M.	Verzinsung
a) Staatsbahn	17 141 660	524 469 519	3,27%
b) Dampfschiffahrt	79 712	1 908 839	4,18%
c) Mainneckarbahn	852 946	9 297 121	9,17%
	18 074 318	535 675 479	3,37%

*) Vgl. über das finanzielle Ergebnis ferner w. u., II. Abschnitt.

Digitized by Google

II. nach den Baukosten:

	Reinertrag	Kapital	Verzinsung
	M.	M.	
a) Staatsbahn	17 141 660	539 575 348	3,18%
b) Dampfschiffahrt	79 712	1 829 150	4,36%
c) Mainneckarbahn	852 946	8 701 443	9,80%
	18 074 318	550 105 941	3,29%

III. Nach der reinen Eisenbahnschuld auf Ende 1900 mit 355 737 314 Mk. ergibt der Reinertrag von 18 074 318 Mk. eine Verzinsung von 5,08 Prozent und bei Einrechnung des Anteils der Eisenbahnschuldentilgungskasse an den Ueberschüssen der Reichspost- und Telegraphenverwaltung von 500 000 Mk. eine solche von 5,22 Prozent. Bei Berücksichtigung der wiedergegebenen Erklärung der Staatsbahnverwaltung würden sich letztere Zahlen auf 6,026 Prozent bezw. 6,167 Prozent erhöhen.

Zu den Staatsbahnen sind in der laufenden Periode zahlreiche Privatbahnen hinzugetreten. Ueber den Stand des Privatbahnwesens, die Rolle, die es im badischen Verkehrsleben gespielt hat, und über seine finanziellen Ergebnisse dürften das anschaulichste Bild die folgenden Tabellen (S. 334 ff.) geben*).

*) Die Zusammenstellung der Tabellen erfolgte auf Grund der „Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands, bearbeitet im Reichseisenbahnamt", des „Statistischen Jahrbuchs für das Großherzogtum Baden" und der Geschäftsberichte der einzelnen Gesellschaften.

Digitized by Google

Statistik der V. Periode (1888|1900).

1) Stand der Eisenbahnen.

Jahr	Betriebs-Länge			Verwendetes Anlage-Kapital			Transport-Mittel			
	im ganzen km	davon zweigleisig km	Jahres-durchschnitt km	im ganzen M.	Davon f. Lokomotiven und Wagen, ohne Bauzinsen und Rabatte u. s. w. M.	Auf 1 km durchschnittl. Betriebslänge M.	Lokomotiven	Personenwagen	Güterwagen	Wagen im ganzen
1888	1383 41	548,03	1383,41	430 938 547	56 530 304	317 876	455	1196	7713	8909
1889	1383,41	548,03	1383,41	435 828 715	58 697 328	321 483	467	1239	8071	9310
1890	1453 98	548 03	1427,11	441 600 871	62 178 343	309 624	489	1274	8826	10100
1891	1453,98	561,59	1453,98	446 450 933	65 345 895	313 024	526	1322	9219	10541
1892	1453,99	561,59	1453,99	450 975 614	67 680 154	315 566	538	1324	9712	11036
1893	1453,99	561,59	1453,99	457 092 017	69 104 645	319 846	553	1388	9799	11187
1894	1459 07	561,59	1457,40	463 739 167	70 126 415	323 348	558	1391	9941	11332
1895	1550,16	602,03	1515,71	480 609 865	71 773 098	315 102	573	1414	10135	11549
1896	1550,16	602,03	1550,16	488 634 199	74 796 932	320 363	578	1446	10818	12664
1897	1550,16	650 21	1549,97	494 422 940	77 042 222	324 631	593	1516	11221	12737
1898	1547,94	650,21	1547,94	502 789 024	79 930 715	330 124	616	1562	11661	13223
1899	1559,60	651,11	1551,05	516 127 430	83 569 383	336 307	648	1619	12097	13716
1900	1582,10	651,11	1568,96	541 932 119	88 991 637	349 021	700	1657	12609	14266
1901	*1666,89*	*656,74*	*1610,36*	*585 293 408*	*93 400 197*	*358 050*	*720*	*1745*	*12933*	*14678*
Durchschnitt 1888|1900		591,93	1484 39	473 164 726	71 209 005	322 793	561	1412	10 140	11 502
Mehr in % gegenüber der Vorperiode		51,23	16,76	22,40	44,84	4,56	37,16	33,21	55,69	56,0
Anwachsen innerhalb der Periode	198,69	259,71	235,01	114 865 092	34 137 273	34 000	250	476	5196	5672
In % gegenüb. d. Vorperiode	14,36	65,53	17,53	26,90	62,23	10,79	55,56	40,31	79,86	66,0

Digitized by Google

2) Verkehr.

Jahr	Beförderungen: Personen Anzahl	Beförderungen: Eil- und Frachtgüter Tonnen	Durchschnittlicher Weg von: 1 Person km	Durchschnittlicher Weg von: 1 Tonne Gut km	Verkehrs-Dichte auf 1 km kamen: Personen-Kilometer	Verkehrs-Dichte auf 1 km kamen: Tonnen-Kilometer	Zugegangene Strecken
1888	17 386 105	6 563 716	20,92	75,48	265 207	358 703	1890: 20. 5. Leopoldshöhe — Lörrach, Schopfheim — Säckingen, Weizen — Immendingen.
1889	18 736 362	7 037 339	20,80	75,93	284 157	386 844	
1890	20 472 726	7 295 841	20,76	75,89	300 311	388 550	
1891	20 711 032	7 732 594	20,25	73,68	290 835	392 486	
1892	20 373 883	7 717 681	20,82	74,83	294 235	397 777	1894: 1. 5. Gernsbach—Weisenbach.
1893	21 712 254	8 310 331	20,17	75,87	303 690	434 291	1895: 1. 5. Graben — Karlsruhe—Rastatt —Rhein.
1894	23 164 570	8 630 589	19,85	73,05	318 090	433 234	
1895	25 150 751	9 138 859	19,79	75,27	334 323	454 480	18. 8. Stahringen—Ueberlingen.
1896	26 980 045	10 182 798	19,77	75,67	351 579	497 757	
1897	29 094 425	11 240 696	19,57	73,60	375 259	534 490	1899: 20. 9. Walldürn—Grenze bei Amorbach.
1898	31 113 366	12 184 373	19,60	74,91	402 420	589 664	
1899	33 156 419	12 791 163	19,86	76,89	433 741	634 114	1900: 15. 11. Eppingen—Steinsfurth.
1900	35 188 965	13 577 104	20,01	79,39	459 528	685 969	
1901	*35 991 586*	*12 712 063*	*20,15*	*77,89*	*435 168*	*614 873*	1901: 20. 8. Ueberlingen—Landesgrenze Waldkirch—Elzach.
Durchschnitt 1888/1900	24 864 685	9 415 622	20,17	75,42	339 491	476,028	1901: 20. 8. Neustadt—Hüfingen.
mehr in % gegenüber der Vorperiode	113,60	115,20	— 17,81	— 1,0	50,72	84,44	
Anwachsen innerhalb der Periode	19 136 158	7 627 503	— 1,62	+ 4,28	200 398	354 955	
In % gegenüb. d. Vorperiode	119,20	128,29			77,34	104,51	

3) Finanzielle Ergebnisse.

Jahr	Einnahmen								Ausgaben			Einnahme-Ueberschuß		
	Personen	Gepäck, Tragtaschen, Ergepreßgut Milch, Fahrzeuge, Leichen und Tiere	Eil- und Frachtgüter	Sonstige	im ganzen	auf 1 km	auf 1 Personen-Kilometer	auf 1 Tonnen-Kilometer	im ganzen	auf 1 km	% der Einnahme	im ganzen	auf 1 km	% des mittl. Anlage-Kap.
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	₰	₰	ℳ	ℳ		ℳ	ℳ	
1888	12 918 508	1 805 312	23 412 678	3 163 004	41 299 502	29 853	3,55	4,73	23 745 378	17 164	57,50	17 554 124	12 689	4,09
1889	13 856 853	1 894 658	24 686 488	3 653 783	44 091 782	31 872	3,56	4,62	25 753 412	18 616	58,41	18 338 370	13 256	4,23
1890	14 710 531	1 903 807	25 734 312	3 618 453	45 967 103	32 210	3,46	4,65	28 124 439	19 707	61,18	17 842 664	12 503	4,07
1891	14 650 607	1 938 290	26 435 245	2 996 051	46 020 193	31 651	3,49	4,64	32 768 516	22 537	71,20	13 251 677	9 114	2,98
1892	14 741 449	1 956 170	26 930 543	3 437 278	47 065 440	32 370	3,47	4,66	32 966 509	22 673	70,04	14 098 931	9 697	3,14
1893	15 067 719	2 195 883	28 508 909	3 566 009	49 338 520	33 933	3,44	4,52	31 208 508	21 464	63,25	18 130 012	12 469	3,99
1894	15 748 996	2 238 003	28 914 412	3 819 667	50 721 078	34 802	3,43	4,59	33 276 600	22 833	65,61	17 444 478	11 970	3,79
1895	16 922 595	2 361 246	30 694 106	4 035 129	54 013 076	35 635	3,40	4,46	34 470 257	22 742	63,82	19 542 819	12 893	4.13
1896	16 648 779	2 472 003	34 314 811	4 392 136	57 827 729	37 304	3,12	4,45	36 476 669	23 531	63,08	21 351 060	13 773	4,41
1897	18 020 930	2 596 280	36 605 404	4 787 452	62 010 066	40 007	3,17	4,42	38 710 578	24 975	62,43	23 299 488	15 032	4,74
1898	19 127 107	2 734 910	39 595 655	5 119 851	66 577 523	43 010	3,14	4,34	43 755 181	28 267	65,72	22 822 342	14 744	4,58
1899	20 617 095	2 919 004	41 368 554	5 754 250	70 658 903	45 555	3,13	4,21	46 002 247	29 659	65,10	24 656 656	15 897	4,84
1900	22 018 666	3 017 707	43 349 456	9 660 280	78 046 109	49 744	3,18	4,03	60 506 406	38 565	77,53	17 539 703	11 179	3,31
1901	*21 931 028*	*3 186 181*	*40 100 906*	*8 997 411*	*74 215 526*	*46 086*	*3,02*	*4,05*	*59 945 262*	*37 225*	*80,77*	*14 270 264*	*8 862*	*2,55*
Durchschnitt 1888/1900	16 695 526	2 310 252	31 580 813	4 461 796	54 898 390	36 765	3,35	4,41	36 443 438	24 056	64,99	18 913 256	12 709	4,02
Mehr in % gegenüber der Vorperiode	53,22	54,20	80,93	80,57	70,12	45,0	12,76	18,79	88,0	57,80	15,68	46,64	25,67	−19,64
Anwachsen innerhalb der Periode	9 474 809	1 311 869	21 872 722	6 542 178	39 201 578	21 012	0 48	0,78	38 960 015	22 628	22,06	241 563	−1616	−0,79
In % gegenüb. d. Vorperiode	75,53	76,90	101,84	209,81	100,92	73,13	13,3	16,22	180,82	141,98	39,77	1,40	12,61	−19,27

Statistik der schmalspurigen Privatbahnen.

Stand der Eisenbahnen.

Jahr	Betriebs-Länge	Anlage-Kapital†		Transport-Mittel			
		Gesamte Kosten	Unternehmer-Kapital (nach Abzug der Subventionen)	Lokomotiven	Personenwagen	Güterwagen	Wagen im ganzen
1892	143,84	8 819 615	7 946 856	29	111	141	252
1893	159,74	9 659 219	8 486 260	26	117	163	280
1894	178,94	10 631 391	9 458 432	38	127	235	362
1895	186,51	11 421 863	9 852 214	41	130	240	370
1896	186,63	11 490 006	9 893 357	42	129	248	377
1897	196,73	11 793 036*	9 732 402*	44	164	301	465
1898	249,26	13 117 895*	11 057 261*	56	211	372	483
1899	265,89	13 098 723*	11 037 501*	59	207	451	658
1900	279,76**	19 060 195***	15 988 762***	63	223	483	706

* ausschließlich des noch nicht festgestellten Anlagekapitals der Albtalbahn [1897: 10,9 km, 98: 28,67 km, 99: 41,22 km],
** ausschließlich Möckmühl—Dörzbach,
*** für die Albtalbahn ist dabei das Unternehmerkapital auf Mk. 5 000 000 angenommen (Baurechnung noch nicht abgeschlossen),
† für 1899 und 1900 nach den vielfach genaueren Angaben einer Spezialstatistik für den Landtag über Anlagekapital und Rente der einzelnen Bahnen.

Verkehr

Jahr	Beförderungen		Zurückgelegte	
	Personen	Güter Tonnen	Personen-Kilometer	Tonnen-Kilometer
1892	2 802 031	90 181	21 256 324	920 963
1893	3 246 814	123 256	24 507 568	1 660 762
1894	3 379 728	138 188*	26 909 225*	1 722 492
1895	3 856 683	175 708	29 169 066	2 371 905
1896	4 825 251	181 549	33 514 121	2 017 614
1897	4 897 363	203 635	47 646 595	2 347 636
1898	6 300 586	340 022	51 196 024	5 462 095
1899	7 039 296**	510 990**	55 885 827**	7 846 232**
1900	7 854 131**	548 016**	63 554 033**	7 404 609**

* für die Lahrer Straßenbahn sind die (unbedeutenden) Zahlen auf Grund der Einnahmen berechnet, da weder der Geschäftsbericht noch die Reichseisenbahnstatistik Angaben macht.

** für Karlsruhe—Durmersheim, Karlsruhe—Spöck und Müllheim—Badenweiler, soweit die Geschäftsberichte der betr. Gesellschaften keine Auskunft geben, auf Grund der Einnahmen nach dem Verhältnis der Einnahmen zu den Leistungen der Vorjahre berechnet, da die Reichsstatistik die Bahnen nicht verzeichnet und die Angaben des badischen statistischen Jahrbuchs z. Zt. nur bis zum Jahr 1898 reichen.

Digitized by Google

Finanzielle Ergebnisse.

Jahr	Einnahmen für			Ausgaben	Ueberschuß	
	Personen und Gepäck	Güter	insgesamt		im ganzen	% des mittl. Anlagekapitals der Unternehmer.
	M.	M.	M.	M.	M.	
1892	526 115	155 688	690 624	517 886	172 738	
1893	596 143	200 223	806 605	540 344	266 261	
1894	631 364	217 876	863 096	649 676	213 420	
1895	691 061	279 250	994 247	775 880	218 367	
1896	777 572	290 132	1 088 028	789 175**	298 853	
1897	853 436	326 200	1 210 160	820 633**	389 527	
1898	1 219 599*	474 531*	1 744 066*	1 184 147**	559 919	
1899	?	?	2 000 538	1 372 091**	628 547	
1900***	1 375 361	481 397	2 111 471	1 476 280	635 191	3,97

* Von den Gesamteinnahmen der Albtalbahn von Mk. 245 250 sind Mk. 240 000 für den Personenverkehr angenommen. Reichsstatistik und Jahrbuch, deren Angaben übrigens von denen des Geschäftsberichtes 1900 der Gesellschaft abweichen (es wurde deshalb die Einnahmesumme des letzteren eingestellt), trennen nicht.

** Die Ausgaben für Müllheim—Badenweiler wurden annähernd auf Grund der Einnahmen und der Rentabilität berechnet. Wegen des Pachtverhältnisses mit Vering u. Waechter schweigt der Jahresbericht über die Ausgaben, ebenso das statistische Jahrbuch von Baden. Die Reichseisenbahnstatistik führt die Bahn nicht.

*** Die Zahlen für 1900 wurden aus den einzelnen Geschäftsberichten der Gesellschaften ausgezogen, da die Reichsstatistik nur die Gesamteinnahme verzeichnet und auch die Angaben dafür noch vielfach abweichen.

Digitized by Google

Statistik der normalspurigen Privatbahnen.

(Schräge Zahlen: Ergebnisse der Schmalspurbahnen pro 1900. Fette Zahlen: Ergebnisse sämtlicher Privatbahnen 1900.)

Stand der Eisenbahnen.

Jahr	Betriebs-Länge		Anlage-Kapital			Transport-Mittel			
	am Jahresschlusse	im Jahresdurchschnitt	Gesamt-Kosten	Unternehmer-Kapital (nach Abzug aller baren Subventionen)	Unternehmer-Kapital im Jahresdurchschnitt	Lokomotiven	Personenwagen	Güterwagen	Wagen im ganzen
1894	62,62		3 418 282**	2 063 102**	—	8	29	20	49
1895	96,52		5 701 077	3 246 752	—	12	36	25	61
1896	132,65		8 067 812	4 731 091	—	18	48	42	90
1897	132,65	132,65	8 068 750	4 760 168	—	17	50	42	92
1898	143,35	127,90*	9 255 809	5 827 585	—	20	56	45	101
1899	143,35	143,35	8 900 546	6 075 148	6 073 185	20	56	53	109
1900	151,42	143,90	10 077 733	7 059 148	6 382 488	21	59	57	116
	279,76	*279,76*	*19 060 195*	*15 988 762*	*15 988 762*	*63*	*223*	*483*	*706*
1900	431,28	423,66	29 137 928	23 047 910	22 371 250	84	282	540	822

* Die „Badischen Lokaleisenbahnen" wurden wegen Verlegung des Geschäftsjahres nur zu $^3/_4$ Jahr gerechnet.

** Ohne „Unternehmer-Kapital" für Krozingen—Sulzburg, weil dasselbe damals noch nicht festgestellt war.

Digitized by Google

Verkehr.

(Schräge Zahlen: Ergebnisse der Schmalspurbahnen pro 1900. Fette Zahlen: Ergebnisse sämtlicher Privatbahnen 1900.)

Jahr	Beförderungen		Zurückgelegte		Verkehrs-Dichtigkeit	
	Personen Anzahl	Güter Tonnen	Personen-Kilometer	(Güter-) Tonnen-Kilometer	Personen-Kilometer auf 1 km	Tonnen-Kilometer Betriebslänge
1894	234 553	90 593	2 162 790	1 561 776	—	—
1895	719 359	152 754	5 478 875	2 272 179	—	—
1896	1 043 235	214 757	8 436 581	2 891 900	—	—
1897	1 166 037	247 986	9 303 913	3 031 095	70 139	22 853
1898	1 213 938	283 039	9 403 646	3 447 838	73 524	26 957
1899	1 407 996	338 677	10 766 217	3 850 747	75 104	26 863
1900	1 465 967	374 683	11 476 398*)	3 923 813*)	79 754	27 267
	7 854 131	*548 016*	*63 554 033*	*7 404 609*	*227 173*	*26 468*
1900	9 320 098	922 699	75 030 431	11 328 422	177 101	26 739

*) Weder die Reichseisenbahnstatistik noch der Jahresbericht der Süddeutschen Eisenbahngesellschaft verzeichnet für die beiden Bahnen der letztern die 1900 zurückgelegten Personen- und Tonnenkilometer. Dieselben wurden deshalb im Verhältnis der Einnahmen und Kilometer des Vorjahres berechnet.

Finanzielle Ergebnisse.

(Schräge Zahlen: Ergebnisse der Schmalspurbahnen pro 1900. Fette Zahlen: Ergebnisse sämtlicher Privatbahnen 1900.)

Jahr	Einnahmen von			Ausgaben	Überschuß*)	
	Personen und Gepäck	Gütern	Gesamt-Einnahmen		überhaupt ℳ	% des mittleren Anlage-Kapitals
1894	83 106	120 600	205 817	134 346	71 471	—
1895	215 804	219 756	439 924	268 850	171 074	—
1896	299 032	297 239	601 394	376 440	224 954	—
1897	318 354	337 479	673 865	410 413	263 452	—
1898	325 049	383 284	733 191	437 700	295 491	—
1899	379 832	434 035	827 627	495 973	331 654	5,50
1900	404 858	480 379	905 132	550 499	354 633	5,56
	1 375 361	*481 397*	*2 111 471*	*1 476 280*	*635 191*	*3,97*
1900	1 780 219	961 776	3 016 603	2 026 779	989 824	4,42

*) Die Dotationen der Erneuerungs- und Reservefonds sind dabei noch nicht in Abzug gebracht.

Digitized by Google

II. Die badischen Eisenbahnen im Jahre 1900.

A. Bahnbeschreibung*).

Im Eigentum des badischen Staates befanden sich zu Ende des Jahres 1900 ohne den badischen Teil der Mainneckarbahn (38,64 Kilometer)		1500,68 km
Eisenbahnen**).		
Verpachtet waren davon:		
a) an die bayerische Staatsbahnverwaltung die Strecke Wertheim-Mitte Rheinbrücke	1,64 km	
b) an die Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft die Strecke Donaueschingen - Hüfingen***)	2,84 „	4,48 „
sodaß die badische Staatsbahnverwaltung		1496,20 km
an eigenen Bahnen betrieb†).		
Hinzugepachtet waren:		
von Bayern die Strecke von der Grenze bis Würzburg	24,50 km	
sodann die private Murgtalbahn Weisenbach - Rastatt	20,62 „	45,12 „
in Mitbetrieb genommen ferner die Strecken:		
Mannheim(Hauptbahnhof) - Käferthal der preußisch-hessischen Gemeinschaft . .	4,47 „	
Uebertrag	4,47 km	1541,32 km

*) Auf Grund des „Jahresberichts" für 1900 und der Statistik des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen.

**) Im Laufe des Jahres 1901 sind 81,95 Kilometer dazugekommen; die Eigentumslänge stellte sich also ult. 1901 auf 1582,63 Kilometer.

***) Seit der Eröffnung der Strecke Neustadt-Hüfingen nur noch im Mitbetrieb der Gesellschaft.

†) 1901: 1580,99 Kilometer.

Digitized by Google

	Uebertrag	4,47 km	1541,32 km
und Basel badischer Bahnhof-Basel Zentralbahnhof		4,89 „	9,36 „
Endlich standen unter der Verwaltung und im Betriebe der Staatsbahnverwaltung die Privatbahnen*):			
Karlsruhe-Maxau Mitte Rhein . . .		9,73 „	
Appenweier-Oppenau**)		18,41 „	
und Dinglingen-Lahr		3,28 „	31,42 „
sodaß die Länge aller von Baden im Jahre 1900 betriebenen Bahnen			1582,10 km
betrug***).			

38,08 Kilometer davon dienten ausschließlich dem Güterverkehr, die übrigen 1544,02 Kilometer gemeinschaftlich dem Personen- und Güterverkehr.

Alle diese Bahnen sind vollspurig.

Als Nebenbahnen wurden	253,72	km
als Hauptbahnen demnach	1328,38	„
betrieben.		
Doppelgleisig waren	651,11	„
einfaches Gleis führten somit	931,09	„
Von der gesamten Betriebslänge von	1582,20	„
entfielen danach auf zweigleisige Hauptbahnen	41,15	%
eingleisige „	42,81	%
„ Nebenbahnen	16,04	%
	100,00	%
Von den vom Staate betriebenen	1582,10	km
Eisenbahnen liegen		

*) Die Reichsstatistik behandelt die Privatbahnen als von der Staatsbahnverwaltung gepachtete Strecken unter folgender Begründung: „Für den Betrieb dieser auf Kosten von Gesellschaften und Gemeinden erbauten und in deren Eigentum befindlichen Eisenbahnen erhält die badische Staatsbahnverwaltung, die auch das nötige Personal und die Betriebsmittel stellt, nach Maßgabe der die Staatsbahn mehr oder minder belastenden Konzessionen, nirgends den vollen Ersatz der Betriebskosten. Einigen Privatbahnen sind gewisse den Reinertrag weit übersteigende Prozentsätze vom Bauaufwand gewährleistet, anderen als Ertragsanteil ein Prozentsatz des Rohertrages zugestanden, den meisten aber ist unentgeltliche Mitbenutzung von Staatsbahnhöfen eingeräumt."

**) Seit 1901 gepachtet.

***) 1901: 1666,89 Kilometer.

Digitized by Google

		Uebertrag	1582,10 km
a) auf preußischem	Gebiet*)	20,959 km	
b) „ bayrischem	„ **)	24,500 „	
c) „ württembergischem	„ ***)	24,153 „	
d) „ hessischem	„ †)	22,167 „	
e) „ schweizerischem	„ ††)	46,046 „	
außerhalb des Großherzogtums also			137,83 km
und innerhalb seiner Grenzen			1444,27 km
Zu letzteren treten als ebenfalls im Großherzogtum gelegen vollspurige Eisenbahnen unter fremder Verwaltung hinzu, sodaß insgesamt			338,70 „ 1782,97 km

vollspurige Eisenbahnen innerhalb des Großherzogtums vorhanden sind.

Jene Bahnen unter fremder Verwaltung sind zunächst die verpachteten Strecken

Wertheim-Mainbrücke	1,61 km	
Donaueschingen-Hüfingen	2,84 „	
sowie der badische Teil der Main-Neckarbahn	38,64 „	43,09 „
und sodann vor allem die Privatbahnen		
der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft . .	69,68 km	
von Vering & Wächter	34,70 „	
der Badischen Lokal-Eisenbahnen Aktien-Ges.	49,60 „	153,98 „
	Uebertrag	197,07 km

*) Enklave bei Menningen . . . . . 1,259 km
Grze. b. Göppingen — württ. Grze. b. Zielfingen 7,287 „
Krauchenwies—Sigmaringen . . . . . 9,473 „
Grenze bei Sentenhart — desgl. bei Aach-Linz . 2,670 „ 20,959 km

**) Grenze bei Kirchheim—Würzburg . . . . . 24,500 „

***) Hessisch-Württemb. Grenze — Jagstfeld 0,659 km
Grenze bei Gundelsheim—Jagstfeld . . . . 9,693 „
Grenze bei Unterbalbach—Mergentheim . . . 4,834 „
Grenze bei Niefern—Mühlacker . . . . . 5,451 „
Grenze bei Zielfingen—Mengen . . . . . 3,516 „ 24,153 „

†) Grze. b. Neckargem. — Grze. b. Eberb. 15,820 km
Grenze bei Rappenau — württemb. Grenze . . 6,347 „ 22,167 „

††) Gr. b. Leopoldshöhe — Gr. b. Grenzach 5,629 km
Basel bad. Bahnh. — schweizer. Zentralbahnh. 4,887 „
Basel bad. Bahnh. — Abzweigg. d. Wiesenthalbahn 2,247 „
Abzweigg. d. Wiesenthalbahn — Gr. b. Stetten 4,319 „
Grenze b. Erzingen — Grenze b. Gottmadingen 28,964 „ 46,046 „

Digitized by Google

Ferner folgende auswärtige Bahnen		Uebertrag	197,07 km
a) die Strecken der württembergischen			
unteren Jagsttalbahn	15,08 km		
Heilbronn-Eppinger Bahn	10,90 „		
Bretten-Mühlacker „	5,53 „		
Pforzheim-Calwer „	13,83 „		
Pforzheim-Wildbader „	4,53 „		
Schiltach-Grenze bei Schenkenzell .	6,13 „		
„ „ „ Schramberg .	6,84 „		
Villingen-Grenze	6,12 „		
Immendingen-Grenze	0,02 „		
Altshausen-Pfullendorfer Bahn . .	8,99 „		
Tuttlingen-Sigmaringen (Teilstr.) .	12,14 „		99,11 km
b) die Strecken der preußisch-hessischen Gemeinschaft			
Mannheim-Grenze	19,50 km		
Odenwaldbahn bei Eberbach . . .	7,45 „		26,95 „
c) der schweizerischen			
Nordostbahn bei Schaffhausen . . .	8,18 km		
„ „ Singen	6,40 „		
„ „ Konstanz (Emmish.)	0,50 „		
„ „ „ (Kreuzlingen)	0,49 „		15,57 „
			338,70 km

Endlich waren 1900 in Baden 279,93 Kilometer Schmalspurbahnen gelegen, nämlich von

der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft	99,21 km
der Straßburger Straßenbahn-Gesellschaft	74,81 „
der Lahrer Straßenbahn-Gesellschaft	19,20 „
Vering & Waechter	35,45 „
und der Badischen Lokal-Eisenbahnen-Aktien-Gesellschaft .	51,26 „
	279,93 km

Die Gesamtlänge aller Eisenbahnen im Großherzogtum betrug danach Ende 1900 . . . . . 2062,90 km (Ende 1901: 2180,2).

Da Baden am Schlusse des Jahres 1900 15 081 Quadratkilometer mit 1 868 585 Einwohnern umfaßte, so kam 1 Kilometer Eisenbahn auf 7,31 Quadratkilometer (1901: 6,92 Quadratkilometer) und 904 Einwohner,

oder auf die beim Reichseisenbahnamt üblichen Einheiten berechnet:

Auf je 100 Quadratkilometer Flächenraum entfielen 13,68 Kilometer (1901: 14,44 Kilometer),

auf je 10 000 Einwohner 11,04 Kilometer Eisenbahnen.

Digitized by Google

An 38 Punkten besaßen die vom Staate betriebenen Bahnen direkte Anschlüsse an vollspurige Bahnen der Nachbarstaaten, nämlich

an die Bahnen der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft . .	4
an die pfälzischen Bahnen	4
an die Main-Neckarbahn	3
an die bayrischen Staatsbahnen	3
an die württembergischen Staatsbahnen	13
an die Reichsbahnen in Elsaß-Lothringen	5
an die schweizerische Zentralbahn	1
an die Schweizer Nordostbahn	4
ferner mittels Bodenseetrajekts für Güterbeförderung an die österreichischen Staatsbahnen	1
	38

Von der Eigentumslänge der Staats- und vom Staate verwalteten Privatbahnen (1552,74 Kilometer) liegen

a. in horizontalen Strecken 476,5 Kilometer = 30,69 Prozent

b. in Steigungen bezw. Gefällen 1076,2 Kilometer = 69,31 Prozent und zwar in Steigungen oder Gefällen

bis 1:200	613,0 km
über 1:200 bis 1:100	246,3 „
über 1:100 bis 1:40	210,6 „
über 1:40	6,2 „
	1076,2 km

Die 6,2 Kilometer mit der Steigung von mehr als 1:40 bilden die Zahnradstrecke der Höllentalbahn; sie weisen eine Maximalsteigung von 1:18 auf.

Es beträgt die Länge

a. der geradlinigen Strecken 1040,9 km = 67,04 Prozent

b. der Bogen . . . . 511,82 „ = 32,96 Prozent.

Von letzteren haben

Halbmesser bis einschließlich 1000 m	146,71 km
Halbmesser unter 1000 bis 500 m	203,26 „
Halbmesser unter 500 bis 300 m	144,21 „
Halbmesser unter 300 m	17,64 „
	511,82 km

Der kleinste Radius auf freier Strecke ist, abgesehen von den Mannheimer Hafenbahnen mit 176 Metern, auf der Murgtalbahn vorhanden; er beträgt 180 Meter.

Bei Hinterzarten (Höllentalbahn) befindet sich der höchste Punkt der Bahnen in 893,4 Metern,

Digitized by Google

bei Mannheim (Kohlenstation) der niedrigste in 93,0 Meter Höhe über dem Normalpunkt.

Neben 2186,06 Kilometern durchlaufenden Gleisen liegen in Bahnhöfen usw. weitere 1033,74 Kilometer Gleise. Die Länge sämtlicher Gleise der Staatsbahnen betrug somit 3219,80 Kilometer.

Auf den im Betriebe der Staatsbahnverwaltung stehenden Strecken waren Ende 1900 vorhanden

306 Stationen für Personen- und Güterbeförderung
64 Stationen für Personenbeförderung allein
34 Haltestellen für Personenbeförderung allein
6 Stationen für Güterbeförderung allein

zusammen also 410 Abfertigungs- und Haltestellen oder
auf je 3,86 Kilometer Betriebslänge eine Station überhaupt,
auf je 3,92 Kilometer Betriebslänge eine Personen-,
auf je 5,07 Kilometer Betriebslänge eine Güterabfertigungsstelle.

Die von den badischen Gesellschaften betriebenen Privatbahnen zählten 1900 weitere 233 Stationen und Haltestellen.

An weiteren, die vom Staate betriebenen Bahnen betreffenden Daten seien noch folgende gegeben:

Ende 1900 zählten die Bahnen:

2276 Uebergänge in Schienenhöhe
94 Ueberführungen
599 Unterführungen
3499 Durchlässe mit Lichtweite bis zu 2 Metern
721 Brücken
(darunter 40 mit über 30 Meter Lichtweite)
4 Viadukte mit einer Gesamtlänge von 446 Metern,
97 Tunnels mit einer Gesamtlänge von 34 834 Metern,
die mit Ausnahme von 1887 Mtr. sämtlich 2 Gleise hatten.
38 Verwaltungsgebäude
1357 Dienstwohngebäude für Beamte und Arbeiter
245 Wasserkrahne
304 Lastkrahne und Hebevorrichtungen
3 Schwellentränkungsanstalten
7 Gasanstalten
12 Elektrizitätswerke
u. s. w.

Die große Anzahl insbesondere der Tunnels und deren beträchtliche Gesamtlänge zeigt, mit welchen Schwierigkeiten oftmals beim Bahnbau zu kämpfen war, und sie erklären so auch die verhältnismäßig kolossalen Kosten der badischen Eisenbahnen.

Digitized by Google

Ueber=
über
Eigentums- und Betriebs- etc.-
(Schmalspurbahnen in

Ende 1900 gehörten zu Eigentum	Eisenbahnen, gelegen in den Staatsgebieten von						
	Baden	Preußen	Bayern	Württemberg	Hessen	Schweiz	Zusammen
	km	km	km	km	km	km	km
dem badischen Staate	1430,85	20,96	0,03	24,15	22,17	41,16	1539,32
badischen Gemeinden und Gesellschaften							
Karlsruhe-Maxau	9,73	—	—	—	—	—	9,73
Rastatt-Weisenbach	20,62	—	—	—	—	—	20,62
Appenweier-Oppenau	18,41	—	—	—	—	—	18,41
Dinglingen-Lahr	3,28	—	—	—	—	—	3,28
den Eisenbahnunternehmern							
Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft	168,89 99,21	—	—	—	5,68 5,68	—	174,55
Dtsche. Eb.-Betrbs.-Ges. resp. Bering & Wächter	62,61 27,91	—	—	—	—	—	62,61
Müllheim-Badenweiler Eb.-A.-G. (D. E. B. G.)	7,54 7,54	—	—	—	—	—	7,54
Straßburger Straßenbahn-Gesellschaft	74,81 74,81	—	—	—	—	—	74,81
Lahrer Straßenbahn-Gesellschaft	19,20 19,20	—	—	—	—	—	19,20
Badische Lokal-Eisenbahnen A.-G.	100,86 51,26	—	—	3,90 3,90	—	—	104,76
benachbarten Staaten und ausl. Gesellschaften							
Bayern (durch Bad. gep.)	—	—	24,50	—	—	—	24,50
Württemberg	99,11	—	—	—	—	—	99,11
Hessen	26,95	—	—	—	—	—	26,95
Schweizer Nordostbahn	15,75	—	—	—	—	—	15,75
Schweizer Centralbahn	—	—	—	—	—	4,89	4,89
	2060,95	20,96	24,53	28,05	27,85	46,05	2208,39

Mitbetrieb der Strecke Mannheim-Käferthal
„ „ Verbindungsbahn in Basel

Digitized by Google

ſicht
die
Zugehörigkeit der badischen Eisenbahnen.
kleineren fetten Ziffern wiederholt.)

Davon wurden betrieben durch die Verwaltungen der								
bad. Staats-eisen-bahnen	bad. Privat-bahnen im Eigenbetrieb	Main-Neckar-bahn	bayr. Staats-bahnen	württ. Staats-bahnen	pr.-heſſ. Gemein-ſchaft	Schweizer Nordoſt-bahn	Schweizer Centralbahn und badiſche Staatsbahn (Mitbetrieb)	pr.-heſſ. Ge-meinſchaft Staatsbahn (Mitbetrieb)
km	km	km	km	km	km	km	km	km
1496,20	2,84	38,64	1,64	—	—	—	—	—
9,73	—	—	—	—	—	—	—	—
20,62	—	—	—	—	—	—	—	—
18,41	—	—	—	—	—	—	—	—
3,28	—	—	—	—	—	—	—	—
–	174,55	—	—	—	—	—	—	—
—	62,61	—	—	—	—	—	—	—
—	7,54	—	—	—	—	—	—	—
—	74,81	—	—	—	—	—	—	—
—	19,20	—	—	—	—	—	—	—
—	104,76	—	—	—	—	—	—	—
24,50	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	99,11	—	—	—	—
—	—	—	—	—	22,48	—	—	4,47
—	—	—	—	—	—	15,75	—	—
—	—	—	—	—	—	—	4,89	—
1572,74	448,85	38,64	1,64	99,11	22,48	15,75	4,89	4,47
4,47								
4,89								
1582,10								

Digitized by Google

B. Die Betriebsmittel und ihre Leistungen.

Ueber die von Jahr zu Jahr erfolgte Vermehrung des Transportmaterials geben die Tabellen über die fünf Eisenbahnperioden Auskunft.

A. Lokomotiven.

Bis zum Juni 1841 mußte sich die Verwaltung mit zwei Lokomotiven behelfen. 1851 waren 66, 1861 104, 1874 341, 1887 450 Stück vorhanden. Ende 1900 endlich stellte sich ihre Zahl auf 700 Stück. Davon dienten 360, unter ihnen 103 Tendermaschinen, dem Personenverkehr; 333, unter ihnen 7 Tendermaschinen, dem Gütertransport; die restlichen 7, unter ihnen 2 Tendermaschinen, waren Personen- und Güterzugslokomotiven. Tender waren außerdem 616 Stück vorhanden.

Die 700 Maschinen zählten 1880 Trieb- und 568 Laufachsen. Es hatten:

nur 1	Triebachse	4 Lokomotiven,
2	Triebachsen	285 Lokomotiven,
3	Triebachsen	355 Lokomotiven,
4	Triebachsen	56 Lokomotiven,
		700 Lokomotiven.

Auf 10 Kilometer durchschnittlicher Betriebslänge entfielen 1900:

4,424 Lokomotiven überhaupt,
2,275 Personenzugs-,
2,105 Güterzugs-,
0,044 Personen- und Güterzugslokomotiven.

1 Lokomotive kam auf durchschnittlich 2,26 Betriebskilometer.

Mit Ausnahme von 10 Lokomotiven, welche englische Firmen geliefert hatten, waren sämtliche Maschinen aus deutschen Fabriken hervorgegangen. Von der Maschinenbau-Gesellschaft Karlsruhe (früher Keßler und Co., vgl. S. 51) stammten allein 536 Lokomotiven. Das Durchschnittsalter der Lokomotiven berechnete sich auf 15,4 Jahre. Die ältesten im Betrieb befindlichen drei Stück, von der letztgenannten Firma gebaut und je zwei Trieb- und zwei Laufachsen zählend, waren im November und Dezember 1861 eingestellt worden; sie versahen also ihren Dienst seit beinahe vierzig Jahren.

Besondere Erwähnung verdienen zwölf von der Verwaltung kürzlich in Dienst gestellte neue Schnellzugslokomotiven, welche die schwersten in Europa sein und in ihrer Durchführung das Vollkommenste darstellen dürften, was der Lokomotivenbau zur Zeit kennt. Schon das Aeußere der Maschinen ist angetan, das Auge des Fachmannes wie des Nichtfachmannes auf sich zu ziehen. Zur leichteren Ueberwindung des Luftwider-

Digitized by Google

standes sind nämlich die Vorderwände des Führerhauses schiffsförmig zugespitzt und die Rauchkammertür ist nach vorn kegelförmig verlängert, sodaß die Maschinen das Aussehen gewaltiger Geschosse haben. Durch die außerordentlich hohe Kessellage, welche hauptsächlich durch die 2,10 Meter hohen Treibräder bedingt ist, werden die nach oben gerichteten Teile des Kessels, wie Schornstein, Dampfdom und Sandbüchse, derartig in ihren Höhenmaßen beschränkt, daß z. B. der Schornstein nur etwas über 50 Ctm. hoch werden konnte. Die neuen Lokomotiven, sogenannte Vierzylinder-Verbund-Schnellzugslokomotiven Gattung IId, besitzen ein zweiachsiges Drehgestell, eine Treibachse und eine Kuppelachse, sowie eine im Bogen geführte hintere Laufachse unter dem Führerstande. Der Druck der Treibachsen auf die Schienen beträgt 16 Tonnen, die Länge der Maschinen mit Tender zwischen den Buffern gemessen 20,91 Meter, der ganze Radstand 17,91 Meter, der Gesamtradstand der Lokomotive allein 10,42 Meter. Sämtliche Räder können gebremst werden. Der Kessel hat 3,87 Quadratmeter Rostfläche und eine Gesamtheizfläche von 210,1 Quadratmetern; die Betriebsspannung erreicht 16 Atmosphären. Der Tender faßt 20 Kubikmeter Wasser; an Kohlen sollen in der Regel 6 Tonnen, können aber 11 Tonnen geladen werden, ohne daß der Raddruck von 14 Tonnen überschritten wird. Zur regelmäßigen einmaligen Beschickung der Rostfläche sind 1000—1100 Kilogramm Heizstoff erforderlich. Das Dienstgewicht einer Lokomotive nebst Tender beträgt rund 123 Tonnen; davon entfallen auf die Lokomotive 74 Tonnen und auf den mit 6 Tonnen Kohlen und 20 Kubikmetern Wasser belasteten Tender 49 Tonnen.

Bei der Probefahrt mußten die neuen Lokomotiven 120 Kilometer in der Stunde leisten. Ihre vertragsmäßige Leistung besteht in der Förderung eines Zuges von 200 Tonnen Wagengewicht auf etwa 1:300 Steigung mit 100 Kilometern Stunden-Geschwindigkeit. Bestimmt sind sie für den Dienst der schweren, mit hohen Geschwindigkeiten und auf längeren Strecken mit bis zu 5,6 ‰ Steigung verkehrenden Schnellzüge der Linie Mannheim- und Heidelberg-Basel. Einstweilen laufen sie jedoch nur von Mannheim und Heidelberg bis Offenburg, da eine kleine Brücke kurz vor Basel über die Wiese einige Verstärkungen erfahren muß, ehe die Lokomotiven auch in den Dienst der Strecke Offenburg-Basel eingestellt werden können. —

Wagen waren am 31. Dezember 1900 im ganzen 14 266 Stück mit 29 251 Achsen vorhanden — 1657 Personenwagen mit 3578 Achsen und 13 716 Lastwagen mit 28 074 Achsen.

Die Personenwagen verteilten sich auf die einzelnen Klassen wie folgt:

Digitized by Google

Klasse	Stückzahl	mit Achsen	Plätze überhaupt		% der Plätze
I.	20	45			
I. u. II.	425	1003	I. Klasse	3 528	4,88
I., II. u. III.	4	9			
II.	78	156	II. „	12 877	17,80
II. u. III	40	85			
III.	1085	2270	III. „	55 927	77,32
Gefangenenwagen	5	10			
Zusammen	1657	3578		72 332	100,0

Auf 1 Betriebskilometer kamen somit 1,05 Personenwagen mit 2,26 Achsen und 2,23 Plätzen erster, 8,14 Plätzen zweiter, 35,35 Plätzen dritter Klasse, zusammen 45,72 Plätzen*).

Von den 12 609 Lastwagen waren:

	Stückzahl	Zahl der Achsen	Ladefähigkeit to
Gepäckwagen	247	494	1 425
Personalwagen	124	248	434
Kleinviehwagen	30	60	300
Gedeckte Güterwagen	5 390	10 780	59 930,5
Offene „	6 252	12 954	81 151,0
Bahndienstwagen	566	1 137	4 892,5
Zusammen	12 609	25 673	148 133,0

Die durchschnittliche Ladefähigkeit einer Achse betrug 5,77 Tonnen, die eines Wagens 11,74 Tonnen. Die größte zulässige Nettobelastung einer Achse stellte sich auf 9,0 Tonnen.

Auf 1 Betriebskilometer entfielen 7,97 Lastwagen mit 16,23 Achsen und 96,63 Tonnen Ladefähigkeit.

---

*) Zu Beginn des Betriebes, 1841 und 1842, hatten die Wagen 2. Klasse nur Seitenvorhänge aus Drillich, die Wagen 3. Klasse überhaupt keinen Seitenschutz. Die Wagen 2. Klasse erhielten dann im zweiten und dritten Jahre Glasfenster, während die Wagen 3. Klasse auf letztere länger warten mußten. Im Jahre 1843 waren sie mit Drillichvorhängen versehen worden.

Wagen 4. Klasse waren vom 1. Mai 1843 bis zum 30. April 1853, genau 10 Jahre, in Betrieb.

Digitized by Google

Die Anschaffungskosten der Betriebsmittel setzten sich zusammen aus:

Kosten der	überhaupt ℳ	auf 1 km ℳ	% der Anschaffungskosten überhaupt
Lokomotiven und Tender .	36 259 577	22 919	39,07
Personenwagen	16 125 180	10 192	17,38
Lastwagen	40 419 512	25 548	43,55
insgesamt	92 804 269	58 659	100,00

Durchschnittlich für:

eine Lokomotive	51 799 Mk.
einen Personenwagen	9 732 Mk.
einen Lastwagen	3 206 Mk.
eine Personenwagenachse . . .	4 507 Mk.
eine Lastwagenachse	1 574 Mk.

Leistungen der Eisenbahnbetriebsmittel.

A. der Lokomotiven:

Auf badischen Bahnen wurden zurückgelegt	von badischen Lokomotiven	von fremden Lokomotiv.	Lokomotivleistungen auf badischen Bahnen im ganzen
	km	km	km
vor Schnellzügen	3 038 180	167 509	3 205 639
„ Personenzügen	9 265 362	498 532	9 763 894
„ gemischten Zügen	480 316	19 986	500 302
„ Güterzügen	7 508 234	146 339	7 654 573
A. zusammen Nutzleistungen (Nutz-km)	20 292 042	832 366	21 124 408
vor Material- und Arbeitszügen . .	469 220	—	469 220
Leerfahrten, Umstationieren, Rangieren	9 413 946	—	9 413 946
B. zusammen Arbeitsleistung	9 883 166	—	9 883 166
im ganzen (A. u. B)	30 175 208	832 366	31 007 574
Ferner leisteten badische Lokomotiven auf fremden Bahnen	609 012	—	—
Gesamtleistungen der bad. Lokomotiven .	30 784 220		
vor Nutzzügen allein	20 901 054		
1 Lokomotive durchschnittlich insgesamt .	43 977		
1 Lokomotive durchschnittl. vor Nutzzügen	29 859		

Digitized by Google

Auf 1 Kilometer Betriebslänge kamen im Durchschnitt:

Lokomotivkilometer 19 647,—
davon Nutzkilometer 13 464,—
täglich 36,89

Es betrug die durchschnittliche Zugsbelastung mit Achsen:

von	eines Schnellzuges	eines Personenzuges	eines gemischten Zuges	eines Güterzuges	im Gesamtdurchschnitt
Personenwagen . .	17,00	13,13	9,01	0,26	8,92
Gepäckwagen . . .	3,86	2,34	2,04	0,39	1,86
Güterwagen . . .	0,07	2,19	11,10	59,30	22,99
Postwagen . . .	1,29	0,85	0,22	0,03	0,60
im ganzen Achsen	22,22	18,51	22,37	59,98	34,37

B. Leistungen der Wagen.

Zurückgelegt wurden:

1. Auf den badischen Bahnen:

von	eigenen	fremden	insgesamt	auf 1 km durchschnittl. Betriebslänge
	Achskilomtr.	Achskilomtr.	Achskilomtr.	Achskilomtr.
Personenwagen . .	149 720 061	33 720 950	183 441 011	116 919
Gepäckwagen . . .	29 350 021	8 857 900	38 207 921	24 352
Güterwagen . . .	235 314 985	237 694 591	473 009 576	301 480
Postwagen. . . .	—	12 449 406	12 449 406	7 935
zusammen	414 385 067	292 722 847	707 107 914	450 686

2. Von den badischen Wagen:

von	auf badischen Bahnen	auf fremden Bahnen	insgesamt	auf 1 Achse durchschnittlich
Achsen				
Personenwagen (3590)	149 720 061	27 654 556	177 374 617	49 408
Gepäckwagen (494)	29 350 021	4 058 875	33 408 896	67 629
Güterwagen (25179)	235 314 985	145 618 952	380 933 937	15 129
zusammen (29 263)	414 385 067	177 332 383	591 717 450	20 221

Digitized by Google

Die Ausnutzung der Wagen war folgende:
Auf jede bewegte Achse der Personenwagen kamen 3,84 Personen,
die bewegten Plätze der Personenwagen waren damit durchschnittlich besetzt zu 21,05 Prozent.
Die durchschnittliche Belastung einer Lastwagenachse betrug 2,44 Tonnen,
während die durchschnittliche Ladefähigkeit einer Wagenachse sich stellte auf 5,77 Tonnen.
Demnach wurde die bewegte Ladefähigkeit ausgenutzt zu 42,29 Prozent.

Verhältnis der Netto- zur Bruttolast.

Es betrug 1900:

Bei den	Die Nettolast d. h. das Gewicht der Transporte		Die Bruttolast			
			ausschließlich		einschließlich	
			Lokomotive und Tender			
	im ganzen	auf 1 km	im ganzen	auf 1 Wagenachs-Kilometr.	im ganzen	auf 1 km Betriebslänge
	Tonnen-km	to	to-km	to	to-km	to
Nutzleistungen der Bahn	1 211 013 399	772 761	4 247 339 291	6,04	5 363 764 254	3 418 675
Arbeitsleistungen	472 560 097	301 193	1 179 976 714	6,09	1 702 302 037	1 084 988
im ganzen	1 683 573 496	1 073 954	5 427 316 005	6,05	7 066 066 291	4 503 663

Von den Nutzleistungen kamen auf 1 Lokomotivnutzkilometer:

Nettolast	Bruttolast ausschließl. Lokomotive und Tender	Bruttolast einschließl. Lokomotive und Tender
57	201	254 to

Das Verhältnis der Nettolast zur Bruttolast ausschließlich Lokomotive und Tender zur Bruttolast einschließlich dieser stellte sich danach auf 1 : 3,53 : 4,45. Im einzelnen war dieses Verhältnis bei

den Personen	1	: 21,34	: 26,94*
Reisegepäck und Expreßgut	1	: 35,70	: 45,09
Gütern	1	: 2,53	: 3,19
im Durchschnitt	1	: 3,53	: 4,45
den Arbeitsleistungen	1	: 2,50	: 3,60
Gesamtdurchschnitt	1	: 3,19	: 4,19

*) 1 Person auf 1,60 bezw. 2,02 Tonnen.

Digitized by Google

Die Unterhaltungskosten der Betriebsmittel betrugen:

für	überhaupt M.	pro Lokomotive M.	pr. Lokomotiv-nutzkilomtr. ₰	% der Anschaffungskosten
Lokomotiven u. Tender	3 026 409	4323,44 pro Achse	14,48 pro Wagenachskm.	8,35
Personenwagen . .	1 090 142	304,68	0,61	6,76
Gepäck- u. Güterwagen	1 573 380	61,29	0,38	3,89
zusammen	5 689 931	—	—	6,09

Zum Heizen bezw. Schmieren der Lokomotiven bezw. des Transportmaterials überhaupt waren erforderlich:

Holz 26 122	Kbm. à Mk. 6,33	Mk.	165 465
Steinkohlen 350 367,7	Tonn. à „ 16,80	„	5888 729
	Kosten der Feuerung	Mk.	6054 194
Oel 882 869	Klg. à Mk. 0,32	Mk.	281 702
Talg 4 982	Klg. à „ 0,56	„	2 790
	Kosten des Schmiermaterials	Mk.	284 492
	Kosten beider	Mk.	6 338 676

C. Der Verkehr.

1. Der Personenverkehr.

Die allgemeinen Verhältnisse des Personenverkehrs kommen zum Ausdruck in folgenden Tabellen:

Digitized by Google

Verteilung des Personenverkehrs der Staatsbahnen

1) auf die einzelnen Wagenklassen.

Wagenklasse	Beförderte Personen		Zurückgelegte Personenklm.		Jede Person hat durchschnittlich durchfahren	Einnahmen			
	überhaupt	% der Gesamtheit	überhaupt	% der Gesamtsumme	km	überhaupt	% der Gesamtsumme	auf 1 Person kommen	auf 1 Personenklmtr. kommen
						ℳ		ℳ	₰
I.	210 508	0,60	17 929 796	2,55	85,18	1 425 472	6,47	6,77	7,95
II.	2 502 045	7,11	136 162 662	11,34	54,42	6 823 976	30,99	2,73	5,01
III.	31 880 781	90,60	515 930 585	73,29	16,18	13 292 394	60,37	0,42	2,58
Militär	595 631	1,69	33 932 489	4,82	56 97	476 824	2,17	0,80	1,41
Insgesamt	35 188 965	100,0	703 955 532	100,0	20,01	22 018 666	100,0	0,63	3,13

Zu beachten: Fußnote **) unter Aufstellung 4.
Bei Aufstellung 1—3 sind die auf Rückfahrkarten gefahrenen Personen doppelt gerechnet.

2) auf den Binnen-, direkten und Durchgangsverkehr.

	Beförderte Personen		Zurückgelegte Personenklm.		Jede Person fuhr durchschnittlich	Einnahmen			
	überhaupt	% der Gesamtzahl	überhaupt	% der Gesamtzahl	km	überhaupt	% der Gesamtsumme	auf 1 Person kommen	auf 1 Pers.-km kommen
						ℳ		ℳ	₰
Binnenverkehr	30 459 833	86,56	525 894 546	74,70	17,27	14 374 721	65,29	0,47	2,73
Direkter „	3 357 825	9,54	126 337 991	17,95	37,32	5 293 889	24,04	1,58	4,19
Durchgangsverkehr	1 371 307	3,90	51 722 995	7,35	37,72	2 350 056	10,67	1,71	4,54
Insges. bezw. durchschnittlich	35 188 965	100,0	703 955 532	100,0	20,01	22 018 666	100,0	0,63	3,13

Digitized by Google

3) auf die Zugsgattungen.

Wagenklasse	Beförderte Pers. in Schnellzügen	Beförderte Pers. in Personenzügen	Zurückgelegte Kilometer in Schnellzügen	Zurückgelegte Kilometer in Personenzügen	Jede Person ist durchschnittlich gefahren in Schnellzügen km	Jede Person ist durchschnittlich gefahren in Personenzügen km	Erzielte Einnahmen überhaupt aus Schnellzügen ℳ	Erzielte Einnahmen überhaupt aus Personenzügen ℳ	auf 1 Pers.-Kilometer entfällt in Schnellzügen ₰	auf 1 Pers.-Kilometer entfällt in Personenzügen ₰	Jede Person zahlte durchschnittlich in Schnellzügen ℳ	Jede Person zahlte durchschnittlich in Personenzügen ℳ
I	103 397	167 111	9 803 716	8 126 080	47,43	16,36	860 950	564 522	8,78	6,70	1,98	0,45
II	963 498	1 540 753	59 545 205	76 748 687			3 312 160	3 515 961	5,56	4,58		
III	3 062 320	29 411 886	126 485 003	423 246 841			3 988 338	9 776 735	3,15	2,31		
	4 129 215	31 059 750	195 833 924	508 121 608			8 161 448	13 857 218	4,17	2,73		
	11,73 %	88,27 %	27,82 %	72,18 %			37,07 %	62,93 %				

4) auf die verschiedenen Fahrkartenarten.

Fahrkartenarten	Stück	Personen**) überhaupt	Personen**) vom Hundert der Gesamtzahl	Personenkilometer überhaupt	Personenkilometer % der Gesamtzahl	Personenkilometer auf 1 Person durchschnittlich	Einnahmen überhaupt ℳ	Einnahmen % der Ges.-Einn.	Einnahmen auf 1 Person ℳ	Einnahmen auf 1 Personenkilometer ₰
Einfache Fahrkarten*)	9 633 343	4 958 265	16,60	360 186 537	51,17	35,05	14 952 840	67,91	1,46	4,15
Rückfahrkarten	704 958	5 318 418	17,81							
Zeitkarten, Fahrscheinbücher, Kilometerhefte und Lokalzugfahrscheine	—	18 998 233	63,60	309 836 506	44,01	16,31	6 589 002	29,22	0,35	2,12
Militärfahrscheine	—	595 631	1,99	33 932 489	4,82	56,97	476 824	2,17	0,80	1,41
insgesamt		29 870 547	100,0	703 955 532	100,0	20,01	22 018 666	100,0		

*) außerdem 1 083 998 Zuschlagskarten
189 936 Platzkarten.

**) Im größten Teil des Binnenverkehrs, sowie im direkten Verkehr mit Württemberg und Elsaß-Lothringen werden die Karten für einfache Fahrt, mit Rückfahrstempel versehen, auch für Hin- und Rückfahrt verwendet, sodaß sich die wirkliche Benützung der Fahrkarten aus der Verrechnung nicht erkennen läßt. Es wurde deshalb die Anzahl der wirklich beförderten Personen, ebenso die Besetzung der Wagenklassen und Zugsgattungen, sowie die entsprechende Einnahme nach Verhältniszahlen, welche auf Zählungen für bestimmte Zeitabschnitte gegründet sind, annähernd ermittelt. (Jahresbericht über die Staatseisenbahnen für 1900, S. 43.)

Befördert wurden im Jahre 1900 insgesamt 35 188 965 Personen, die 703 955 532 Kilometer zurücklegten. Die einzelne Person fuhr also durchschnittlich 20,01 Kilometer. Auf jedes Kilometer mittlerer Bahnlänge kamen im Durchschnitt

22 428 beförderte Personen und
459 528 Personenkilometer,

auf das Lokomotivnutzkilometer

33,32 Personenkilometer.

Die Einnahmen aus dem eigentlichen Personenverkehre (ohne die für Gepäck ꝛc.) betrugen

22 018 666 Mk.

im Durchschnitt für

1 Monat	1 834 889 Mk.
1 Tag	60 325 Mk.
1 Kilometer mittlerer Betriebslänge . .	14 373 Mk.
1 beförderte Person	63 Pfg.
1 Achskilometer der Personenwagen . . .	12 Pfg.
1 Personenkilometer	3,13 Pfg.
1 Platzkilometer	0,66 Pfg.

Wie Aufstellung 1 zeigt und bei dem Mangel einer 4. Wagenklasse übrigens auch selbstverständlich ist, weist die 3. Klasse die bei weitem stärkste Frequenz auf. Ihrer bedienten sich mehr als $^9/_{10}$ (90,6 Prozent) aller Reisenden. Da aber ihr Verkehr im wesentlichen Nahverkehr ist — die in ihr von jeder Person durchschnittlich durchfahrene Strecke bleibt mit 16,18 Kilometern beträchtlich hinter dem Durchschnitt von 20,01 Kilometern zurück — so machen die auf sie entfallenden Personenkilometer nur 73,3 Prozent, die Einnahmen nur 60,4 Prozent aus.

Die Reisenden der 1. Wagenklasse spielen mit 0,6 Prozent aller beförderten Personen eine an sich zwar unbedeutende, aber im Vergleich zu anderen Staaten, wie Preußen, Bayern, Württemberg und Sachsen doch verhältnismäßig große Rolle, was wohl ohne weiteres auf den internationalen Charakter der durchgehenden Hauptlinien der badischen Eisenbahnen zurückgeführt werden darf. Es ist eine alte Tatsache, daß bei größeren Eisenbahnreisen Wohlstand und Bedürfnis nach Bequemlichkeit usw. mehr hervortreten. So erheben sich denn die in der 1. wie in der 2. Klasse durchschnittlich zurückgelegten Strecken mit 85,18 bezw. 54,52 Kilometern ganz beträchtlich über den Gesamtdurchschnitt; in der 1. Klasse betragen sie fast des Fünfeinhalbfache der Durchschnittsstrecke der 3. Klasse. Die für eine Person durchschnittlich entrichtete Gebühr stellt sich in Gemäßheit der höheren Fahrtaxen auf ungefähr das Sechzehnfache des Durchschnittssatzes der 3. Klasse. Von den Gesamteinnahmen beträgt die der 1. Klasse 6,5 Prozent.

Digitized by Google

Verhältnismäßig groß ist, dem Gesagten entsprechend, auch der Anteil des Transit- (direkten und Durchgangs-) Verkehrs am gesamten Personenverkehre. (Tabelle 2.) Auf ihn entfallen 13,44 (9,51 + 3,90) Prozent aller beförderten Personen, 25,3 (17,95 + 7,35) Prozent der zurückgelegten Personenkilometer und 34,71 (24,04 + 10,67) Prozent der Gesamteinnahmen. Eine wesentliche Ursache dieses Verhältnisses bildet u. a. die geographische Gestaltung Badens als eines teilweise schmalen Landstreifens, der einen relativ — soll heißen im Verhältnis zum Gesamtverkehre — bedeutenden Grenzverkehr zur notwendigen Folge hat. Es erhellt das daraus, daß der im direkten wie selbst im Durchgangsverkehre von einer Person durchschnittlich zurückgelegte Weg, wenn auch mehr als doppelt so groß wie im Binnenverkehr, doch noch keine 38 Kilometer beträgt — eine Strecke, die von anderen Staaten ungefähr gleicher Größe, wie Württemberg und Sachsen, weit überragt wird.

Die Förderung des Vorortverkehres der größten Städte des Landes hat sich die Staatsbahnverwaltung durch die Einrichtung eines beschränkten sogen. „Lokalzugverkehrs" zu ermäßigten Preisen auf einigen, von jenen ausgehenden Strecken angelegen sein lassen. Den Anteil desselben am Binnenverkehre zeigt nachstehende Tabelle.

5) Lokalzugverkehr nach Beförderung und Einnahme.

Bahnstrecken, in beiden Richtungen zusammen	Beförd. Personen Anzahl	Einnahme M.	Tragl. Anzahl	Einnahme M.	Gesamt-Einnahme M.
Mannheim-Hockenheim . . .	1 180 084	176 976	3 130	313	177 289
Heidelberg-Neckargemünd-Meckesheim	446 457	67 271	547	55	67 326
Heidelberg-Wiesloch . . .	300 547	46 458	547	55	46 513
Karlsruhe Hauptbhf.-Grabenneudorf	112 725	23 065	548	55	23 120
Freiburg-Riegel	438 333	81 125	625	63	81 188
Freiburg-Heitersheim . . .	427 088	77 258	625	63	77 321
Efringen-Basel und Basel-Schopfheim	786 420	129 659	3 987	399	130 058
Summe der Beförderung	3 691 654		10 009		
Summe der Einnahme .		601 812		1 003	602 815

Ebenfalls sehr bedeutend ist in Baden auch der Anteil des Schnellzugsverkehrs am Gesamtverkehr zu nennen (Aufstellung 3), wenn man in Betracht zieht, daß die Benutzung der Schnellzüge nur eine beschränkte sein kann und im Nahverkehr, der in Baden wie überall die Hauptrolle spielt, fast ausgeschlossen ist. 11,73 Prozent aller Reisenden wurden durch Schnellzüge befördert; sie legten darin 27,82 Prozent sämtlicher

Digitized by Google

LIBRARY OF THE UNIVERSITY OF CALIFORNIA

Personenkilometer zurück und erbrachten 37,07 Prozent von den Einnahmen des Personenverkehrs. Die in Schnellzügen von der einzelnen Person durchschnittlich zurückgelegte Strecke betrug 47,43 Kilometer gegen 16,36 Kilometer in Personenzügen, die Einnahme für die Person in ersteren durchschnittlich 1,98 Mk., in letzteren 0,45 Mk., für das Personenkilometer in ersteren 4,17 Pfg., in letzteren 2,73 Pfg. Diese Zahlen zeigen abermals, daß bei größeren Reisen mehr als auf den Fahrpreis auf Bequemlichkeit und vor allem auch Geschwindigkeit gesehen, hier wie überall im Verkehrsleben auch Zeit für Geld erachtet wird.

Der große Umfang des Schnellzugsverkehrs an sich aber ist ganz wesentlich dem Umstande zuzuschreiben, daß die noch zu besprechenden Kilometerhefte das Recht auf Benützung der Schnellzüge ohne Lösung einer Zuschlagskarte gewähren. Mehr als 60 Prozent aller in Schnellzügen beförderten Personen hatten den Genuß ermäßigter Taxen d. h. mäßigerer, als einfache und Rückfahrkarten sie in gewöhnlichen Personenzügen gestatten. Der Schnellzugsverkehr ist deshalb auch in steter Zunahme begriffen. Die in den letzten Jahren erfolgte Vermehrung der Schnellzüge und ihre wachsende Ausstattung mit der 3. Wagenklasse mögen folgende Zahlen zeigen. An Lokomotivkilometern wurden zurückgelegt:

	1900	1899	1898
mit Schnellzügen überhaupt . .	3 205 639	2 839 160	2 463 919
darunter mit III. Klasse . . .	2 683 064	2 351 915	1 979 584
Zunahme der Schnellzüge überhaupt gegen das Vorjahr .	12,91%	15,23%	13,81%
Zunahme der Schnellzüge mit III. Klasse	14,08%	18,81%	19,10%

Was Fahrpreisvergünstigungen anbetrifft, so ist damit wohl kein anderer deutscher Staat so reich ausgestattet wie Baden. Wie Tabelle 4 zeigt, wurden auf Grund gewöhnlicher Fahrkarten (einfache und Rückfahrkarten) überhaupt nur 34,41 Prozent aller Reisenden befördert. Wenn man die auf Militärfahrscheine fahrenden Personen nicht mitrechnet, so werden noch 63,6 Proz. aller Personen zu ermäßigten Taxen befördert. Von den Einnahmen allerdings entfallen auf jene 34,41: 67,91 Prozent. Der Grund hierfür liegt einmal selbstverständlich in den höheren Tarifsätzen, sodann aber auch darin, daß im Durchgangsverkehr mit seiner prozentual höheren Benutzung der 1. und 2. Klasse verhältnismäßig weit weniger von Vergünstigungen Gebrauch gemacht wird und gemacht werden kann.

Digitized by Google

Es wurden 1900 ausgegeben und dafür vereinnahmt:
im Verkehr mit zusammenstellbaren Fahrscheinheften 819 609 Streckenfahrscheine . . . . . 1 833 563 Mk.,
durch Reiseunternehmer (Cook u. a.) 52 936 Streckenfahrscheine . . . . . 261 482 Mk.,
im Verkehr mit Lokalzugfahrscheinen 3 701 663 Fahrscheine . . . . . 602 815 Mk.,
im Verkehr mit Arbeiterwochenkarten 8 567 276 Fahrten . . . . . 763 374 Mk.,
im Verkehr mit Zeitkarten einschließlich Badezeitkarten 1 941 250 Fahrten . . . . . 202 117 Mk.,
dto. mit Fahrscheinbüchern 246 840 Fahrten . . . 68 934 Mk.,
desgl. mit Kilometerheften 4 117 457 Fahrten . . . 4 732 958 Mk.

Ferner wurden Militär befördert bezw. dafür eingenommen 595 631 Offiziere und Mannschaften . 476 824 Mk.

Die ersten Stellen nehmen unter den Fahrgelegenheiten zu ermäßigten Taxen danach die Kilometerhefte und die zusammenstellbaren Fahrscheinhefte ein. Die Entwicklung der letzteren seit der Einführung veranschaulicht folgende Uebersicht:

	Streckenfahrscheine:	bad. Anteile:
1884	92 499	127 082 Mk.
1885	153 567	294 929 Mk.
1886	265 942	526 266 Mk.
1887	288 186	586 173 Mk.
1888	330 698	674 662 Mk.
1889	355 811	776 893 Mk.
1890	484 539	983 598 Mk.
1891	508 151	1 034 813 Mk.
1892	545 468	1 100 380 Mk.
1893	608 806	1 197 278 Mk.
1894	652 303	1 286 473 Mk.
1895	672 665	1 337 175 Mk.
1896	653 791	1 306 922 Mk.
1897	694 117	1 382 589 Mk.
1898	723 734	1 499 633 Mk.
1899	750 205	1 604 808 Mk.
1900	819 609	1 833 563 Mk.

Die „Kilometerhefte" sind seit dem 1. Mai 1895 in Anwendung. Sie lauten über je 1000 Kilometer in der 1., 2. oder 3. Wagenklasse und berechtigen für diese Strecke zur Benutzung aller Züge während der Dauer eines Jahres vom Ausstellungstage an — wie erwähnt, ohne

Digitized by Google

Zuschlag für Schnellzüge; doch sind in D-Zügen die vorgeschriebenen Platzkarten zu lösen. Ihr Preis beträgt 60 Mk. bezw. 40 Mk. bezw. 25 Mk.; für zurückgelieferte ausgenutzte Kilometerhefte wird 1 Mk. rückvergütet. Das Schnellzugskilometer kostet also bei diesen Heften je nach der Klasse nur 5,9 bezw. 3,9 bezw. 2,4 Pfg., hingegen bei einfachen Fahrten 9,1 bezw. 6,5 bezw. 4,5 Pfg. und bei Rückfahrkarten 6,8 bezw. 5,1 bezw. 3,75 Pfg.

Die Einrichtung, von der anfangs vielfach ein Rückgang der Einnahmen befürchtet wurde, hat eine glänzende Entwicklung genommen und eine beträchtliche Frequenzsteigerung herbeigeführt.

Eine Zusammenstellung des Kilometerheftverkehrs seit seiner Einführung ergibt die in der umstehenden Tabelle (S. 362) verzeichneten Resultate.

Vornehmlich um auch die wenig bemittelten Klassen, denen es schwer fällt, auf einmal 25 Mark hinzugeben, der Vorteile des Kilometerheftes teilhaftig werden zu lassen, werden seit dem vorigen Jahre (1901) auch sogenannte halbe Hefte 3. Klasse, über 500 Kilometer lautend, zum Preise von 12,50 Mk. ausgegeben. Diese Maßnahme hat eine neue sehr starke Steigerung der Benutzung dieser Hefte herbeigeführt, wie die Zahlen der Tabelle für das Jahr 1901 zeigen.

Ursprünglich für die Bedürfnisse des Binnenverkehrs berechnet, beginnt jetzt auch der Transitverkehr, sich mehr und mehr der durch die Kilometerhefte gebotenen Vorteile zu bedienen, was insbesondere durch die Schaffung der halben Hefte erleichtert worden ist. Dieser Umstand läßt es zum mindesten fraglich erscheinen, ob die von einigen Mitgliedern des Landtags mehrfach gewünschte Einführung halber Hefte auch für die 2. Klasse sich empfehlen würde. Daß dies im Interesse der Zahlungsfähigkeit der in der 2. Klasse reisenden Personen notwendig oder Bedürfnis sei, wird verneint werden dürfen. Vielleicht würde im Inlande eine etwas stärkere Benutzung der 2. Klasse platzgreifen; den Hauptnutzen aber würden sicherlich die auch jetzt schon die 2. Klasse frequentierenden durchfahrenden Reisenden auf Kosten der Einnahmen ziehen — zugegeben auch, daß die Einrichtung eine kleine Steigerung des Personenverkehrs durch Ablenkung von den Nachbarbahnen zur Folge haben könnte. —

Digitized by Google

Entwicklung des Kilometerheftverkehrs seit seiner Einführung.

Jahr	Anzahl der ausgegebenen Hefte					Dafür erhobene Beträge					Hiervon ab Rabatt und sonstige Herausgabungen	Vergütung von 1 Mk. für zurückgelieferte Kilometerhefte	Rein-Einnahme
	zu 1000 km			zu 500 km	Zusammen	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	III. Kl.	Zusammen			
	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	III. Kl.		à 60 Mk.	à 40 Mk.	à 25 Mk.	à 12,50 Mk.	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
1895 seit Mai	465	20 676	51 653	—	72 794	27 900	827 040	1 291 325	—	2 146 165	304 563	—	1 841 702
1896	639	20 726	65 717	—	87 082	38 340	829 040	1 642 925	—	2 510 305	6 119	31 115	2 473 071
1897	761	27 691	90 102	—	118 554	45 660	1 107 640	2 252 550	—	3 405 850	1 683	94 023	3 310 144
1898	857	29 859	107 557	—	138 273	51 420	1 194 360	2 688 925	—	3 934 705	3 182	116 640	3 814 883
1899	962	32 975	123 732	—	157 669	57 720	1 319 000	3 093 300	—	4 470 020	135 497		4 334 523
1900	1005	34 036	138 755	—	173 796	60 300	1 361 440	3 468 875	—	4 890 615	157 657		4 732 958
1901	1000	35 021	102 731	135 331	274 083	60 000	1 400 840	2 568 275	1 691 637,5	5 720 752,5	noch nicht festgestellt		
	0,48 %	16,97 %	82,55 %			1,05 %	24,49 %	74,46 %		100 %			
Die halben Hefte mit ½ als ganze gerechnet, giebt					— 67 665,5								
					206 417,5								
					100 %								

Digitized by Google

Den stärksten Bahnhofsverkehr wiesen 1900 auf der Hauptbahnhof in Mannheim und der Bahnhof in Basel, ersterer mit 2 470 408 gelösten Personenfahrkarten und 18 682 Kilometerheften, letzterer mit 1 416 619 bezw. 6601. Der Hauptbahnhof in Karlsruhe kam mit 918 710 Fahrkarten und 21 494 Kilometerheften erst an fünfter Stelle; wegen der verkauften zahlreichen Kilometerhefte und seines geringeren Nahverkehrs übertrafen aber seine Einnahmen mit 2 372 298 Mark noch die des Mannheimer Hauptbahnhofes von 2 329 849 Mk. — Einen Nachweis über die Dichtigkeit des Personenverkehres auf den einzelnen Strecken bringt die Staatsbahnverwaltung in ihrem Berichte nicht mehr, weil der von Jahr zu Jahr steigende Verkehr auf Kilometerhefte sich hinsichtlich seiner Bewegung über die einzelnen Bahnlinien nicht ermitteln läßt und die bis 1899 erfolgte Berechnung der Verkehrsdichtigkeit ohne Einbezug der Kilometerhefte ein vollständiges Bild nicht mehr zu bieten vermag. Die Berechnung des Jahres 1899 — also ohne Einbeziehung des sehr starken Verkehrs mit Kilometerheften — führte an erster Stelle die Strecken Mannheim-Neckarau mit ca. 704 000 und Mannheim-Heidelberg mit ca. 614 500 Personen auf. Es folgten Pforzheim-Niefern und Rheinau-Schwetzingen mit je zwischen 400 000 und 500 000 Personen, dann erst Karlsruhe-Maxau mit 343 000 Personen, an zehnter Stelle erst Karlsruhe-Durlach (Konkurrenz der Straßenbahn!) mit 254 000 Personen.

Neben den in den Tabellen ausgewiesenen Einnahmen von:

22 018 666 Mk.

wurden an Nebeneinnahmen erzielt:

aus Reisegepäck und Traglasten	1 121 872 Mk.
aus der Beförderung von Hunden	24 866 Mk.
insgesamt aus dem Personenverkehr also	23 165 404 Mk.

oder im Durchschnitt eines Monats 1 930 450 Mk. Die größte Monatseinnahme hatte der August mit 2 844 539 Mk. zu verzeichnen, die geringste der Februar mit 1 133 601 Mk.

2. Der Güterverkehr.

Das Gesamtgewicht der im Jahre 1900 beförderten frachtpflichtigen Güter stellte sich auf 13 573 468 Tonnen. Der von ihnen zurückgelegte Weg belief sich auf 1 077 238 245 Tonnenkilometer, derjenige der einzelnen Tonne also auf 79,39 Kilometer. Auf das Kilometer Bahnlänge entfielen 8651 Tonnen Gut und 685,969 Tonnenkilomter, auf jedes Lokomotivnutzkilometer 50,95 Tonnenkilometer.

Vereinnahmt wurden aus dem Güterverkehr im ganzen 43 404 420 Mk., d. i. auf 1 Kilometer mittlerer Bahnlänge 27 663 Mk., für 1 Tonne Gut 3,11 Mk., für 1 Tonnenkilometer 4,03 Pfg.

Digitized by Google

1) Verteilung des Güterverkehrs auf die einzelnen Tarifklassen.

	Tonnen		Tonnenkilometer		Jede Tonne wurde durchschnittl. befördert	Einnahmen überhaupt	Einnahme			Auf jed. km mittlere Bahnlänge kamen	
	Anzahl	%	Anzahl	%	km	ℳ	%	für 1 Tonne Gut ℳ	für 1 Tonnen-Kilometer ₰	Tonnenkilometer (spezif. Güterverkehr)	ℳ (spezif. Frachteinnahme)
Eilgüter	96 263	0,71	6 510 291	0,60	67,63	1 273 217	3,01	13,23	19,56	4 149	811
Stückgt. I. gewöhnl. Satz	728 971	5,37	52 703 906	4,89	72,30	6 080 121	14,39	8,34	11,54	33 591	3 875
Stückgt. II. ermäßigt. „	221 461	1,63	15 716 375	1,46	70,97	1 530 611	3,62	6,91	9,74	10 017	975
Wagenladungsgüter: Allgem. Klasse A₁	232 598	1,71	18 599 915	1,73	79,96	1 558 887	3,69	6,70	8,38	11 855	994
„ „ B	625 428	4,61	54 031 605	5,02	86,39	3 429 623	8,12	5,48	6,35	34 437	2 186
Spezialtarif A₂	337 255	2,48	22 168 092	2,06	65,73	1 280 887	3,03	3,80	5,78	14 127	816
I	1 015 968	7,49	63 109 758	5,86	62,12	3 532 141	8,36	3,48	5,60	40 230	2 251
II	554 450	4,08	30 517 604	2,83	55,04	1 334 751	3,16	2,41	4,37	19 450	851
IIIa 5 tons	252 039	1,86	15 232 643	1,41	60,44	736 520	1,74	2,92	4,84	9 709	469
IIIb 10 „	2 441 397	17,99	173 048 015	16,06	70,88	5 106 315	12,09	2,09	2,95	110 293	3 255
Ausnahme-Tarif	7 051 274	51,95	624 620 486	57,99	88,58	16 334 499	38,66	2,32	2,62	398 111	10 411
Militärfrachtgut	16 364	0,12	979 555	0,09	59,86	54 964	3,36	3,36	5,61	624	35
Insgesamt (bezw. Durchschnitt	13 573 468	100,0	1077 238 245	100,0	79,39	42 252 536	100,0	3,11	3,92	686 593 *)	26 929
					Nebenerträge	1 151 884			0,11		734
						43 404 420			4,03		27 663

*) excl. Militärgut = 685 969 Tonnenkilometer.

Digitized by Google

Reiht man den Gütertransport in die verschiedenen Tarifklassen ein, so ergibt sich das durch vorstehende Tabelle 1 veranschaulichte Resultat. Wie daraus hervorgeht, machen die beförderten Eilgüter nur einen außerordentlich geringen Bruchteil (0,71 Prozent) des Gesamtgüterverkehres aus. Auch der Anteil der Stückgüter an letzterem ist mit 7 Prozent ein wenig bedeutender. Da der von der Tonne Eil- und Stückgut zurückgelegte Weg mit durchschnittlich rund 70 Kilometern nicht unwesentlich hinter dem Gesamtdurchschnitt von 79,39 Kilometern zurückbleibt, so ist ihr Anteil an der Summe der Tonnenkilometer sogar ein noch geringerer; er beträgt für beide zusammen nur 6,95 Prozent. Anders allerdings gestaltet sich, den höheren Frachtsätzen entsprechend, das Verhältnis bei den Einnahmen, an denen sie mit zusammen 21,02 Prozent beteiligt sind.

Der größte Teil des Güterverkehrs — 51,95 Prozent des Gewichts, 57,99 Prozent der Tonnenkilometer und 38,66 Prozent der Einnahmen — konzentriert sich in der Klasse der Ausnahmetarife. An zweiter Stelle folgen die Güter des Spezialtarifs IIIb (Rohstoffe und Sendungen von mindestens 10 Tonnen) mit 17,99 Prozent des Gütergewichts, 16,06 Prozent der Tonnenkilometer und 12,09 Prozent der Gesamteinnahmen.

Es sind verhältnismäßig wenige, nur 15, Warengruppen mit je mehr als 100 000 Tonnen Frachtgut im Jahre, auf welche die überwiegende Menge (77,22 Prozent) der beförderten Güter entfällt. Unter ihnen wiederum ragt weit über alle anderen hinaus der mit jedem Jahre zunehmende Kohlenverkehr, der fast ⅓ des gesamten Güterquantums umfaßt. Während früher die Kohle des Saarbeckens den süddeutschen und südlichen Markt überhaupt beherrscht hat, ist seit langen Jahren schon auch die Ruhrkohle immer mehr vorgedrungen; sie findet jetzt ihren Weg bereits bis in die Schweiz und nach Italien.

Die zweite, dritte und vierte Stelle nehmen dann Holz, Steine und Getreide und Hülsenfrüchte ein.

Ein Bild über die Gesamtsumme aller 15 Gruppen und ihren Anteil am Güterverkehre in den Jahren 1896—1900 gibt nachstehende Tabelle. 2.

Digitized by Google

2) Güterverkehr nach Hauptwarengruppen.

Gruppe (Nach der Höhe der Frequenzziffer des Jahres 1900 geordnet.)	1900		1899		1898		1897		1896		Zunahme des beförderten Güterquantums				
	Tonnen	% des Gesamtgütervertehrs	Tonnen	% des Gütervertehrs	Tonnen	% des Gütervertehrs	Tonnen	% des Gütervertehrs	Tonnen	% des Gütervertehrs	1900 gegen 1899 %	1899 gegen 1898 %	1898 gegen 1897 %	1897 gegen 1896 %	1900 gegen 1896 %
1. 60 A-C. Steinkohlen, Brikets und Cokes .	3 836 063	31,26	3 171 383	27,12	2 694 420	24,40	2 436 346	23,94	2 375 041	25,42	+20,96	+17,70	+10,59	+ 2,58	+61,52
2. 31 A-D Holz . .	1 128 940	9,20	1 162 370	9,94	1 158 007	10,49	1 074 025	10,55	1 033 564	11,06	— 2,88	+ 0,38	+ 7,82	+ 3,91	+ 9,23
3. 58—59 Steine, rohe gebr. und bearbeitete	1 098 015	8,95	1 213 919	10,38	1 148 231	10,40	1 036 097	10,18	853 531	9,13	— 9 55	+ 5,72	+10,82	+21,39	+28,64
4. 28 A-G Getreide und Hülsenfrüchte . . .	903 040	7,36	1 022 635	8,74	1 210 392	10,96	1 087 827	10,69	1 020 922	10,93	−11,69	−15,51	+11,27	+ 6,55	−11,55
5. 11 A-C und 12—19 Eisen und Stahl, roh und fabriziert . .	655 152	5,30	597 125	5,11	502 982	4,56	456 725	4,49	437 063	4,68	+ 9,72	+18,72	+10,13	+ 4,50	+49,90
6. 21 Erde, Kies u. s. w.	352 777	62,07 2,88	398 669	3,41	408 506	3,70	348 724	3,43	253 881	2,72	−11,51	— 2,41	+17,14	+37,36	+38,95
7. 7 Zement	318 155	2,59	318 374	2,72	317 545	2,88	251 959	2,48	211 337	2,26	— 0,07	+ 0,26	+26,03	+19,22	+50,54
8. 41 A-B Mehl, Mühlenfabrikate, Kleie .	259 957	2,12	256 158	2,19	246 311	2,23	211 522	2,08	192 092	2,06	+ 1,48	+ 4,00	+16,45	+10,11	+35,33
9. 3 Bier	167 948	1,37	175 235	1,50	165 253	1,50	150 780	1,48	144 295	1,54	— 4,16	+ 6,04	+ 9,60	+ 4,49	+16,39
10. 52 Salz	157 988	1,29	156 266	1,34	158 833	1,44	161 748	1,59	173 895	1,86	+ 1,10	— 1,62	— 1,80	— 6,99	− 9,15
11. 10 Düngemittel . .	151 074	1,23	153 292	1,31	147 792	1,34	144 275	1,42	121 801	1,30	— 1,64	+ 3,92	+ 2,44	+18,45	+24,08
12. 46 Petroleum u. andere Mineralöle .	132 510	1,08	132 459	1,13	149 442	1,35	140 682	1,38	140 523	1,50	+ 0,04	−11,36	+ 6,23	+ 0,11	— 5,70
13. 49 Rüben	108 930	0,89	92 457	0,79	78 100	0,71	78 100	0,77	71 040	0,76	+17,82	+18,38	—	+ 9,94	+53,34
14. 36 Kalk, gebrannter	108 229	0,88	103 818	0,89	99 333	0,90	81 851	0,80	65 367	0,70	+ 4,25	+ 4,52	+21,36	+25,22	+65,57
15. 32 Holzzeugmasse u. Strohmasse . . .	100 414	0,82	88 768	0,76	90 170	0,82	85 155	0,84	76 088	0,81	+13,12	— 1,55	+ 5,89	+11,92	+31,97

In die Augen fallend, aber aus dem ganzen Charakter der badischen Bahnen leicht erklärt ist der große Anteil des Durchgangsverkehres am gesamten Güterverkehr (siehe Tabelle 3). Er beträgt rund 30 Prozent des letzteren. Weitere 50 Prozent entfallen auf den direkten Verkehr, sodaß für den Binnenverkehr nur 20 Prozent übrig bleiben. Letzterer ist deshalb keineswegs gering zu nennen; vielmehr ist der Umfang des Gesamtverkehrs infolge des starken Transitverkehrs ein verhältnismäßig sehr bedeutender, wenn er auch an den der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen bei weitem nicht heranreicht.

Von der Anzahl der Tonnenkilometer entfallen auf den direkten und Durchgangsverkehr 81,2 Prozent, von den Einnahmen nur 76,7 Prozent. Letzteres hat seinen Grund darin, daß einmal im Binnenverkehr der Stückguttransport mit 8,40 Prozent des Gesamtverkehrs über, im Transitverkehr mit ca. 6,60 Prozent unter dem Durchschnitt steht, dann darin, daß der Transitverkehr auch bei den Wagenladungsgütern das prozentual größere Kontingent der zu den billigsten Tarifen beförderten Güter stellt. Im Transitverkehr werden für die Tonne Gut nur 2,99 Mk., für das Tonnenkilometer nur 3,70 Pfg. gelöst, gegen 3,59 Mk. bezw. 4,86 Pfg. im Binnenverkehr, obgleich der Weg der einzelnen Tonne im Transitverkehr um über 7 Kilometer — eine an sich übrigens recht geringe Differenz — länger ist als im Binnenverkehr.

Wie der Binnen-, direkte und Durchgangsverkehr sich auf die einzelnen Güterklassen (Eil-, Stück- und Wagenladungsgut) verteilt, veranschaulicht Tabelle 4. Tabelle 5 zeigt, nach den gleichen Klassen geordnet, den Güterverkehr mit den einzelnen Verkehrsgebieten (nach der Anordnung im Jahresbericht der Staatsbahnverwaltung).

Digitized by Google

3. Verteilung des Güterverkehrs auf Binnen-, direkten und Durchgangsverkehr.

	Tonnen		Tonnenkilometer	Jede Tonne legte durchschnittl. zurück km	Frachteinnahme			
	Anzahl	%			ℳ	%	für 1 Ton. Mk.	für 1 Ton.-Kilom. Pfg.
Binnenverkehr	2 744 337	20,22	202 730 011	73,72	9 855 375	23,52	3,59	4,86
direkter Versand	3 554 966	49,96	874 508 234	80,76	32 397 161	76,68	2,99	3,70
direkter Empfang	3 226 631							
Durchgangsverkehr	4 047 534	29,82						
	13 573 468	100,0	1 077 238 245	79,39	42 252 536	100,0	3,11	3,92

4. Verteilung des Binnen-, direkten und Durchgangsverkehrs auf die einzelnen Beförderungsarten.

	Binnenverkehr			direkter Verkehr						Durchgangsverkehr			Zusammen	
	Tonnen	% dieses Verkehrs	% der Güterklasse	Versand Tonnen	vom dir. Versand %	% der Güterklasse	Empfang Tonnen	% d. dir. Empfangs	% der Güterklasse	Tonnen	% des Durchg.-verk.	% der Güterklasse	Tonnen	% der Güter-(Tar.-)kl.
Eilgut	23 238	0,85	24,14	22 611	0,64	23,49	29 440	0,91	30,58	20 974	0,52	21,79	96 263	100,0
Stückgut	230 414	8,40	24,24	232 539	6,54	24,47	221 816	6,88	23,34	265 663	6,57	27,95	950 432	100,0
Wagenladungsgut	2 486 909	90,62	19,88	3 295 550	92,70	26,34	2 972 444	92,12	23,76	3 775 506	92,78	30,02	12 510 409	100,0
Militärgut	3 776	0,13	23 07	4 266	0,12	26,67	2 931	0,09	17,91	5 391	0,13	32,95	16 364	100,0
zusammen	2 744 337	100,0		3 554 966	100,0		3 226 631	100,0		4 047 534	100,0		13 573 468	

Der von der Tonne Gut durchschnittlich zurückgelegte Weg betrug a) im Binnenverkehr b) im direkten und Durchgangsverkehr

	a)	b)
Eilgut	71,33	66,45
Stückgut	64,42	74,41
Wagenladungen	74,75	81,35

Digitized by Google

5. Der Güterverkehr mit den einzelnen Verkehrsgebieten.

Direkter und Durchgangsverkehr mit	Eilgut		Stückgut		Wagenladungsgut		Zusammen	
	Gewicht to	Einnahme ℳ	Gewicht to	Einnahme ℳ	Gewicht to	Einnahme ℳ	Gewicht to	Einnahme ℳ
Südwestdeutschland . . .	21 767	233 059	226 336	1 410 463	3 180 973	6 709 395	3 429 076	8 352 917
Rheinland-Westfalen . .	3 899	78 763	59 990	744 894	720 775	1 967 127	784 664	2 790 784
Nordwestdeutschland . . .	3 771	45 196	46 910	305 217	184 040	480 735	234 721	831 148
Mittel- und Ostdeutschland .	7 087	122 729	78 563	778 119	279 896	983 656	365 546	1 884 504
Süddeutschland u. Oesterreich-Ungarn	20 800	276 119	244 067	2 131 752	4 205 998	9 453 890	4 470 865	11 861 761
Balkanstaaten, Ostafrika und Dänemark	37	539	920	3 435	2 034	3 974	2 991	6 759
Rußland	144	1 755	2 033	9 693	15 003	55 432	17 180	66 880
Schweiz	10 900	67 205	45 826	328 220	1 057 916	4 546 501	1 114 642	4 941 926
Frankreich	2 906	52 531	7 690	35 242	150 414	473 528	161 010	561 301
Belgien und England . .	484	6 340	3 909	27 133	119 162	324 770	123 555	358 243
Niederlande	370	7 504	2 065	23 207	16 417	82 200	18 852	112 911
Italien	860	38 797	1 709	24 161	103 460	565 069	106 029	628 027
dazu Innerer Verkehr . . .	23 238	342 680	230 414	1 789 196	2 490 685	7 723 499	2 744 337	9 855 375
Insgesamt	96 263	1273217	950 432	7 610 732	12 526 773	33 368 587	13 573 468	42 252 536

Digitized by Google

An erster Stelle steht danach im Transitverkehr derjenige mit Süd-, Südwestdeutschland und Oesterreich-Ungarn. Es folgen die Schweiz und — nach dem Quantum der beförderten Güter — von außerdeutschen Gebieten ferner Frankreich, Belgien-England und Italien in der Reihenfolge der Aufzählung.

Welche Einnahmen der Transitverkehr mit den ausländischen Hauptverkehrsgebieten in den letzten zehn Jahren erbracht hat, wie dieselben im Laufe dieser Zeit sich im einzelnen gestaltet haben, möge zum Schlusse die folgende Aufstellung zeigen. Verkehr mit:

Jahr	1. Schweiz	2. Oesterreich-Ungarn (ohne den Durchgangsverkehr der Rheinumschlagsplätze)	3. Italien	4. Frankreich	5. Belgien und England	6. den Niederlanden
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
1891	2 504 705	220 837	538 312	385 958	244 851	122 406
1892	2 534 186	287 691	534 115	358 298	218 591	109 035
1893	2 749 974	379 818	502 039	365 994	254 296	136 356
1894	2 863 396	358 376	422 813	380 736	282 363	113 938
1895	2 961 351	434 257	414 585	463 452	320 092	115 541
1896	3 582 657	521 165	390 020	385 236	304 390	101 630
1897	3 710 978	505 963	468 744	396 824	354 404	189 680
1898	4 048 398	577 669	547 317	471 146	294 554	102 888
1899	4 630 858	626 979	618 711	429 472	347 958	117 350
1900	4 941 926	634 102	628 027	561 301	358 243	112 911

Unter den einzelnen Linien des Eisenbahnnetzes nimmt im Güterverkehre erklärlicherweise die dem Rheine folgende Hauptbahn Mannheim-Basel den überragenden Vorrang ein. Die verkehrsstärksten Stationen waren Mannheim mit ca. 35 Prozent des gesamten beförderten Güterquantums, dann in weitem Abstande Karlsruhe, Rheinau, Basel, Freiburg und Maxau. Insgesamt hatten 11 Stationen einen Jahresverkehr von mehr als 100 000 Tonnen, Versand und Empfang zusammengenommen, zu verzeichnen. Die glänzende Entwicklung, welche der Güterverkehr Mannheims, des wichtigsten Verkehrsplatzes der badischen Bahnen und hinsichtlich des Güterverkehres Süddeutschlands überhaupt, in den letzten zwanzig Jahren genommen hat, spiegelt sich in folgenden Zahlen wieder. Der Güterversand und -empfang Mannheims betrug:

im Jahre:	Tonnen:
1881	888 729
1882	936 339
1883	1 016 518
1884	1 169 410
1885	1 104 617

Digitized by Google

im Jahre	Tonnen:
1886	1 183 166
1887	1 423 775
1888	1 561 750
1889	1 745 996
1890	1 893 649
1891	1 928 612
1892	2 142 717
1893	2 376 818
1894	2 410 494
1895	2 494 890
1896	2 942 294
1897	3 015 338
1898	3 265 500
1899	3 324 241
1900	3 544 715

Diese Steigerung vollzog sich nicht nur gemäß der Steigerung des Güterverkehrs überhaupt, sondern in einem weit schärferen Tempo. Im Jahre 1880 hatte der Mannheimer Güterverkehr nur ca. 20 Prozent des Gesamtverkehrs ausgemacht, 1900 hingegen, wie erwähnt ca. 35 Prozent. Mit 3 544 715 Tonnen hatte Mannheims Verkehr im Jahre 1900 ungefähr den gleichen Umfang, wie um das Jahr 1880 der Gesamtgüterverkehr aller badischen Bahnen. —

Neben dem besprochenen Güterverkehr fand noch statt eine Beförderung von Expreßgut, Milch, Tieren excl. Hunden, von Leichen, Fahrzeugen und Dienstgut mit und ohne Frachtpflicht usw. im Gesamtgewicht von 952 600 Tonnen, welche 2 021 079 Mk. erbrachten. Das Gesamtgewicht aller beförderten Güter stellte sich damit auf 14 526 068 Tonnen; zurückgelegt wurden von ihnen insgesamt 1 155 362 927 Tonnenkilometer, auf 1 Kilometer Betriebslänge reduziert: 736 345 Tonnenkilometer. Die Gesamteinnahme betrug 45 425 499 Mk., im Durchschnitt eines Monats 3 785 458 Mk., über welche die Einnahme des verkehrsstärksten Monats, des Oktober, im Betrage von 4 647 264 Mk. um 23 Prozent hinausging, während die des verkehrsschwächsten, des Januar, mit 3 335 358 Mk. um 13 Prozent hinter ihr zurückblieb. Es ergab sich im Jahre somit eine Verkehrsschwankung von 36 Prozent.

D. Baukosten und Anlagekapital der badischen Eisenbahnen. Schulden- u. Schuldentilgungspolitik der Eisenbahnschuldentilgungskasse.

Den Stand der aus dem Eisenbahnbau erwachsenen Kosten und des verwendeten Anlagekapitals sowie der für die Zinsenberechnung dienenden Summen des Durchschnitts zeigt folgende Aufstellung:

Digitized by Google

1. Baukosten und Anlagekapital der vom Staat betriebenen Bahnen.

	Bahnlänge (Eigentumslänge) km	Baukosten abzüglich der eig. Einnahmen ℳ	Baukosten abzüglich der eig. Einnahmen im Jahresdurchschnitt zur Zinsenberechnung ℳ	Gesamtaufwendungen *) zuzüglich d. Bauzinsen und Rabatte und abzüglich der Zuschüsse des Reichs u. s. w. und des Agio ℳ	Verwendetes Anlagekapital unter Berücksichtigung der bei Ankauf von Strecken sich ergebenden Differenz zwischen Baukosten und Kaufsummen ℳ	Verwendetes Anlagekapital auf 1 km Eigentumslänge ℳ	Verwendetes Anlagekapital im Jahresdurchschnitt zur Zinsenberechnung ℳ
A) Staatsbahnen							
Bahn und Gebäude .		462 189 236		447 051 685	446 712 980		
Fahrmaterial . . .		88 991 637		89 643 742	89 643 742		
zusammen	1500 68	551 180 873	540 032 906	536 695 427	536 356 722	357 409	524 469 519
B) Privatbahnen							
Bahn und Gebäude .	52,04	5 575 177	5 574 972	5 575 397	5 595 397	107 137	5 575 192
zusammen	1552,72	556 756 050	545 607 878	542 270 824	541 952 119	349 021	530 044 711

*) Die Zuschüsse des Reichs mit Einschluß der Barbeiträge von Gemeinden, deren Höhe jedoch irrelevant ist, betrugen Mk. 48 588 652.

Ueber die Verteilung des Anlagekapitals auf die einzelnen Linien des Bahnnetzes teilt der Jahresbericht der Staatsbahnverwaltung nichts mehr mit. Ein annähernd richtiges Bild darüber bieten aber die bezüglichen Angaben für das Jahr 1899, welche Tabelle 2 wiedergibt.

2. Anlagekapital und Reinertrag der einzelnen Linien des badischen Eisenbahnnetzes im Jahre 1899.

Strecke	Eigentumslänge km	Anlagekapital im ganzen ℳ	Anlagekapital auf 1 km Eigentumslänge ℳ	Ueberschuß im ganzen ℳ	Ueberschuß in % des mittl. Anlagekapitals
1. Mannheim-Heidelberg-Karlsruhe	91,69	45 959 783	501 252	2 068 093	4,64
2. Karlsruhe-Offenburg	75,79	42 957 915	566 802	4 565 426	10,86
3. Offenburg-Freiburg	62,89	26 241 912	417 267	2 110 567	8,22
4. Freiburg-Basel	61,78	33 179 653	537 061	1 264 074	3,88
5. Basel-Waldshut	55,59	12 606 627	226 779	587 705	4,73
6. Waldshut-Konstanz	88,73	22 503 115	253 613	560 659	2,51
7. Mannheim-Rheinbrücke, Mitte	1,09	3 654 566	3 352 813	512 997	14,06
8. Mannheim-Karlsruhe-Wintersdorf (Rheinb.)	94,86	38 375 677	404 551	4 469 393	11,90
9. Heidelberg-Mitte Rheinbrücke (Speyer)	22,18	1 522 171	68 628	2 400	0,16
10. Heidelberg-Eberbach-Würzburg	134,95	52 738 948	390 804	1 654 627	3,16
11. Neckargemünd-Sinsheim-Jagstfeld	47,57	12 013 190	252 537	71 237	0,60
12. Meckesheim-Neckarelz	32,05	8 290 081	258 661	– 51 175	
13. Neckarelz-Jagstfeld	17,55	6 759 850	385 177	214 237	3,19
14 Seckach-Walldürn-Grenze bei Amorbach	30,07	2 212 297	73 572	– 40 785	
15. Königshofen-Mergentheim	7,40	1 280 581	173 051	10 467	0,82
16. Lauda-Wertheim Mitte Mainbrücke	33,07	8 356 155	252 681	17 536	0,21
17. Graben-Neudorf-Eggenstein-Karlsruhe	22,25	2 053 873	92 309	94 486	4,57
18. Bruchsal-Rheinsheim, Grenze	22,05	5 987 080	271 523	529 919	8,97
19. Bruchsal-Bretten	15,79	7 719 240	488 869	593 180	7,78
20. Durlach-Mühlacker	38,91	22 244 193	571 683	1 343 208	6,14
21. Grötzingen-Eppingen	40,76	13 505 281	331 337	116 918	0,87
22. Karlsruhe Rangierbahnhof Einmündung in die Maxauer Bahn	7,55	2 827 204	374 464	175 800	6,54
23. Oos-Baden	4,22	1 538 563	364 588	42 363	2,77
24. Appenweier-Kehl Mitte Rheinbrücke	13,89	9 178 596	660 806	663 011	7,27
25. Offenburg-Singen	149,16	72 283 305	484 602	2 134 815	2,98
26. Hausach-Schiltach	14,19	3 668 848	258 552	9 193	0,25
Uebertrag	1186,03	459 658 734		23 720 281	

Digitized by Google

Strecke	Eigentumslänge km	Anlagekapital im ganzen ℳ	Anlagekapital auf 1 km Eigentumslänge ℳ	Ueberschuß im ganzen ℳ	Ueberschuß in % des mittl. Anlagekapitals
Uebertrag	1186,03	459 658 734		23 720 281	
27. Donaueschingen-Hüfingen	2,84	564 713	198 843	—	—
28. Denzlingen-Waldkirch	7,12	966 680	135 770	1 256	0,13
29. Freiburg-Neustadt	34,89	7 059 737	202 343	44 503	0,63
30. Freiburg-Breisach Mitte Rheinbrücke	23,25	4 245 163	182 588	85 298	2,02
31. Müllheim-Neuenburg Mitte Rheinbrücke	4,59	2 595 330	565 431	28 889	1,11
32. Leopoldshöhe-Mitte Rheinbrücke	1,98	1 488 391	751 713	91 757	6,18
33. Leopoldshöhe-Lörrach	6,34	460 824	72 685	36 849	8,12
34. Basel bad. Bahnhof-schweiz. Zentralbahnhof	—	—	—	117 603	—
35. Basel-Schopfheim	22,19	5 258 351	236 969	186 436	3,57
36. Schopfheim-Zell i. W.	7,24	996 001	137 569	— 22 987	
37. Schopfheim-Säckingen	19,67	746 351	37 944	— 8 109	
38. Waldshut-Mitte Rheinbrücke	1,74	1 029 989	591 948	37 644	3,66
39. Oberlauchringen-Immendingen	64,96	5 872 445	90 401	— 119 792	
40. Radolfzell-Mengen	56 88	12 104 259	212 803	61 282	0,51
41. Stahringen-Ueberlingen	17,52	3 046 913	173 911	— 14 721	
42. Schwackenreuthe-Pfullendorf	15,94	2 415 453	151 534	— 4 818	
43. Krauchenwies-Sigmaringen	9,47	2 043 109	215 745	— 16 189	
Staatsbahnen	1482,65	510552 443	344 351	24 225 252 (278 576)	4,81
Privatbahnen im Staatsbetrieb	52,04	5 574 987	107 129	431 404	7,74
Staats- und Privatbahnen zusammen	1534,69	516 127 430	336 307	24 656 656	4,85

Bei diesen Zahlen sind allerdings noch mancherlei Nebenumstände in Betracht zu ziehen. Im Gegensatz zu der überwiegenden Zahl der anderen Linien ist z. B. die Hauptbahn Mannheim-Basel zweigleisig ausgebaut und auch reicher als alle anderen mit Fahrmaterial ausgestattet, was naturgemäß die Anlagekosten verhältnismäßig sehr hoch erscheinen läßt. Bei einer Anzahl anderer Linien dürfen die Beiträge des Reichs nicht außer acht gelassen werden, die teilweise den weitaus größten Teil der Baukosten darstellen, aber in das „Anlagekapital" nicht einbegriffen sind. Ebenso verhält es sich mit den Kosten des zweiten Gleises bei einigen strategischen Linien.

Die teuersten Linien des Bahnnetzes sind unter Veranschlagung dieser Verhältnisse diejenigen Bahnen, welche den Rhein überschreiten — insbesondere dann, wenn der Aufwand für die meist sehr kostspieligen

Digitized by Google

Brücken sich auf eine nur kurze Strecke verteilt. Letzteres macht die 1,09 Kilometer lange Strecke Mannheim-Mitte Rheinbrücke zur weitaus teuersten Linie des Netzes; das kilometrische Anlagekapital stellt sich auf nicht weniger als 3 352 813 Mk. Auch die anderen kurzen Rheinbahnen, Appenweier-Kehl, Müllheim-Neuenburg, Leopoldshöhe-Mitte Rheinbrücke und Waldshut-Mitte Rheinbrücke weisen mit je ca. 565 000 bis 750 000 Mk. ein recht hohes Anlagekapital auf. Sehr stattlich ist ferner das Anlagekapital der 149,16 Kilometer langen Schwarzwaldbahn von Offenburg nach Singen mit 185 000 Mk. auf das Kilometer. (Die Kosten des zweiten Gleises zwischen Hausach und Villingen sind im wesentlichen vom Reich getragen worden.) Hervorzuheben ist dabei, daß die auf ebener Fläche entlangführenden Strecken Offenburg-Hausach u. Villingen-Singen nur geringe Kosten verursachten und daher ein ganz wesentlicher Teil des gesamten Anlagekapitals auf die eigentliche Gebirgsstrecke zwischen Hausach und Villingen (genauer: Hornberg und Sommerau) entfällt.

Als billigste Bahn erscheint die Linie Schopfheim-Säckingen, weil zum weitaus größten Teile vom Reiche bezahlt, und dann die Bahn von Heidelberg nach Speyer, für welche der Staat beim Ankauf nur ca. 45 Prozent der Baukosten vergütet hat. Die tatsächlich billigste Linie ist mit 73 572 Mk. auf das Kilometer — zuzüglich noch gewisser Leistungen der Gemeinden — die Bahn von Seckach an die bayerische Grenze bei Amorbach.

Ein sehr geringes Anlagekapital haben auch die vier Privatbahnen mit durchschnittlich 107 129 Mk. für das Kilometer, doch fällt bei ihnen jeglicher Aufwand für Fahrmaterial, das von der Staatsbahnverwaltung gestellt wird, weg.

Aufgebracht worden ist das Anlagekapital der Staatsbahnen im wesentlichen durch Anleiheemissionen der Eisenbahnschuldentilgungskasse. Die Höhe, den Zinsfuß, das Jahr der Ausgabe usw. der einzelnen Anleihen weist die umstehende Tabelle (Nr. 3) der Großh. Eisenbahnschuldentilgungskasse nach; sie bietet zugleich ein außerordentlich anschauliches Bild von den Veränderungen in der Lage des Geldmarktes während der einzelnen Jahre. Von dem in den ersten Zeiten des Eisenbahnwesens so beliebten Mittel, das erforderliche Kapital durch Lotterieanlehen zu beschaffen, hat vereinzelt auch die badische Regierung, im Jahre 1845, Gebrauch gemacht, und diese Spekulation auf die Spiellust der Bürger hat damals einen guten Erfolg gehabt. Das 14 Millionen Gulden betragende Anlehen, dessen Gewinn- bezw. Ziehungsplan eine 3½prozentige Verzinsung zu Grunde gelegt wurde, erzielte einen Emissionskurs von nicht weniger als 110,38 Proz., während noch im Vorjahre 1844 für 3½prozentige Schuldverschreibungen — den Restbetrag des Anlehens von 1842 — nur 94 Prozent hatten erzielt werden können.

Digitized by Google

Grossh. Eisenbahnschuldentilgungskasse.

3. Uebersicht über die Eisenbahnanlehen und deren gesetzliche Tilgung bis 31. September.

Lfd. Nr.	Anlehen	Ursprünglicher Betrag M.	₰	Gekündigter Betrag M.	₰	Getilgter Betrag M.	₰	Anlehensrest M.	₰	Zins, Los- u. Prämienrückstände M.	₰	Bemerkungen
1	3½ % Anlehen von 1842	22 264 022	38	22 264 022	38	22 264 022	38					Planm. Schlußtilg. i. J. 1888
2	3½ % Lotterieanlehen von 1845	24 000 000	—	24 000 000	—	24 000 000	—			176 101	33	„ „ „ 1886
3	5 % Anlehen von 1848 a) planmäßig	4 527 428	58	127 714	29	127 714	29					der nicht planmäßig getilgte Betrag wurde konvertiert im Jahre 1856
	b) konvertiert			4 399 714	29	4 399 714	29					
4	5 % Anlehen von 1849 a) planmäßig	2 613 942	85	65 485	71	65 485	71					
	b) konvertiert			2 548 457	14	2 548 457	14					
5	4½ % Anl. von 1854/56 a) planmäßig	24 000 000	—	958 971	43	958 971	43					dto. im Jahre 1862
	b) konvertiert			23 041 028	57	23 041 028	57					
6	3½ % beim Kanton Basel Stadt von 1854	1 714 285	80	1 714 285	80	1 714 285	80					Planm. Schlußtilg. i. J. 1898
7	3½ % von 1859/61	30 857 280	38	13 385 198	48	13 341 826	81	17 515 453	57	23 263	53	
8	3½ % „ 1862/64	52 182 766	96	22 630 730	75	22 535 244	48	29 647 522	48	46 419	18	
9	5 % „ 1866 konvertiert	1 619 431	88	1 619 431	88	1 619 431	88					Konvertiert i. Jahre 1873/76
10	4½ % „ 1866 a) planmäßig	29 999 700	—	2 219 400	—	2 219 400	—					Der nicht planm. getilgte Betrag wurde konv. i. J. 1880
	b) konvertiert			27 780 300	—	27 780 300	—					
11	4 % Prämienanlehen von 1867	36 000 000	—	15 750 000	—	15 663 600	—	20 336 400	—	97 692	—	
12	4½ % Mannheimer Anl. v. 1868, konvert.	5 485 742	—	5 485 742	—	5 485 742	—					Konvertiert im Jahre 1875
13	5 % Anlehen von 1870/71, konvertiert	36 000 200	—	36 000 200	—	36 000 200	—					„ „ „ 1879
14	4½ % Anlehen b. Reichs- a) planmäßig	8 000 000	—	300 000	—	300 000	—					Der nicht planm. getilgte Betrag wurde konv. i. J. 1880
	invalidenfonds v. 1874 b) konvertiert			7 700 000	—	7 700 000	—					
15	3½ % Anlehen von 1875	30 000 000	—	8 184 000	—	8 172 700	—	21 827 300	—	23 534	15	
16	4½ % Karlsruher Anl. a) planmäßig	12 000 000	—	66 000	—	66 000						Der nicht planm. getilgte Betrag wurde konv. i. J. 1880
	von 1876 b) konvertiert			11 934 000	—	11 934 000	—					

17	$3^1/_2$ % Anlehen von 1878	30 000 000 —	6 732 000 —	6 689 000 —	23 311 000 —	32 888 —		
18	$3^1/_2$ % „ „ 1879	60 000 000 —	12 560 000 —	12 461 600 —	47 538 400 —	55 833 68		
19	$3^1/_2$ % „ „ 1880	87 500 000 —	15 855 000 —	15 786 100 —	71 713 900 —	31 933 08		
20	$3^1/_2$ % „ „ 1886 (von dem ursprünglichen Anlehensbetrag von Mk. 56 400 000 wurden endgültig Mk. 11 739 000 begeben	11 739 000 —	413 000 —	411 300 —	11 327 700 —	2 745 51		
21	$3^1/_2$ % Anl. d. Reichsinvalidenfonds v. 1892	2 000 000 —			2 000 000			
22	$3^1/_2$ % Anlehen von 1892/94	56 000 000 —			56 000 000	73 988 25		
23	$3^1/_2$ % „ „ 1896, begeben . .	6 508 800 —			6 508 800	3 660 —		
24	$3^1/_2$ % „ „ 1900	28 000 000 —			28 000 000	29 475 25		
	Summa	603 012 660 83	267 734 682 72	267 286 124 78	335 726 476 05	597 533 96		
	Ab: Konvertierter Betrag	120 508 873 88	120 508 873 88	120 508 873 88				
	Rest	482 503 726 95	147 225 808 84	146 777 250 90	335 726 476 05	597 533 96		
25	Vorschuß an Reichskassenscheinen . .	4 577 448 97	4 577 448 97	4 577 448 97				
	Planmäßige Schuldentilgung Summa	487 081 175 92	151 803 257 81	151 354 699 87	335 726 476 05	597 533 96		
	Weiter erscheinen hier:							
26	Bankostenvorschüsse von Württemberg und Hessen	2 373 525 83	2 373 525 83	2 373 525 83			Schlußtilgung i. J.	1889
27	Desgleichen von Hessen	4 285 714 28	4 285 714 28	4 285 714 28			dto.	1892
	Summa	493 740 416 03	158 462 497 62	158 013 939 98	335 726 476 05	597 533 96		
	Obigem Anlehensrest sind zuzuschlagen:							
	a) Zins-, Los- und Prämienrückstände				597 533 96			
	b) Kontokorrentschuld an die Amortisationskasse				40 222 030 03			
	c) Kontokorrentschuld an die Arbeiterpensionskasse				2 501 034 57			
	d) Ersatz für fehlende Zinsscheine eingelöster Schuldverschreibungen . .				10 668 83			
	Uebertrag Summa				379 057 743 44			

D. R.	Anlehen	Ursprünglicher Betrag ℳ ₰	Gekündigter Betrag ℳ ₰	Getilgter Betrag ℳ ₰	Anlehens-rest ℳ ₰	Zins-, Los- u. Prämienrück-stände ℳ ₰	Bemerkungen
	Uebertrag Summa				379 057 743 44		
	e) Ersatz für fehlende Zinsscheine von in 3½ % umgewandelten Schuldverschreibungen				1 879 88		
	f) Sonstige Ausgabenreste				122 339 96		
	Summa Passiva				379 181 963 28		
	Ab: „ Aktiva				23 444 649 63		
	Reiner Schuldenstand auf 31. Dezember 1900 . . .				355 737 313 65		

Am 31. Dezember 1902 werden von den z. Zt. nicht getilgten Anlehen planmäßig gekündigt sein:

1. 3½ % Anlehen von 1859/61 . . . . . 14 891 034 Mk. 11 Pfg.
2. 3½ % „ „ 1862/64 . . . . . 25 173 372 „ 27 „
3. 4 % Prämien-Anlehen von 1867 . . . . . 17 520 000 „ — „
4. 3½ % Anlehen von 1875 . . . . . 9 256 000 „ — „
5. 3½ % „ „ 1878 . . . . . 7 680 000 „ — „
6. 3½ % „ „ 1879 . . . . . 14 388 000 „ — „
7. 3½ % „ „ 1880 . . . . . 18 319 000 „ — „
8. 3½ % „ „ 1886 . . . . . 602 000 „ — „

Die Eisenbahnschuldentilgungskasse hat im allgemeinen die Politik verfolgt, ihre Anleihen nicht zu einem niedrigeren als dem geltenden Zinsfuße wesentlich unter pari, sondern ungefähr zum Nominalbetrage nach Maßgabe des jeweiligen nominellen Zinssatzes auf dem Geldmarkte unterzubringen. Dieses auch aus allgemein finanzwissenschaftlichen und finanzpolitischen Gründen oft vorzuziehende Vorgehen hat ebenfalls gute Früchte gezeitigt, denn die Eisenbahnschuldentilgungskasse ist in der Lage gewesen, bei nicht weniger als 120 Millionen Mark der bis 1876 emittierten 320 Millionen Mark Anleihen — d. h. bei allen, die zu einem höheren Zinsfuße als 3½ Prozent ausgegeben worden waren, ausgenommen allein das 4prozentige Prämienanlehen von 1867 — an der nach den Emissionen eingetretenen günstigeren Gestaltung der Geldmarktsverhältnisse durch Konversion der betreffenden Anleihen teilzunehmen.

Die gesamte öffentliche Anleiheaufnahme stellte sich am 31. Dezember 1900 auf 603 Millionen Mark und nach Abzug des konvertierten und deshalb doppelt erscheinenden Betrages auf 482,5 Millionen Mark*). Unter Einrechnung der Vorschüsse des Reichs an Reichskassenscheinen und des württembergischen und hessischen Staates betrug die Summe der Schuldaufnahmen rund 494 Millionen Mark. Der reine Schuldenstand der Eisenbahnschuldentilgungskasse war am 31. Dezember 1900 355 737 313.65 Mk., welche mit durchschnittlich 3,573 Prozent verzinst werden mußten. Da nun bis zum gleichen Tage für die badische Staatsbahn, die Main-Neckar-Bahn und die Bodenseedampfschiffahrt 544 205 058 Mk. aufgewendet worden waren, so stand die effektive Eisenbahnschuld hinter den Anlagekapitalien um 188 467 744 Mk. zurück. Davon entfielen auf planmäßige Schuldentilgung 151 803 258 Mark, während um die restlichen 36 664 487 Mk. die Baukosten den Betrag des reinen Schuldenstandes und der getilgten Schuld überstiegen.

„In diesem, im Vergleich mit dem Anlagekapital verhältnismäßig günstigen Stande der Eisenbahnschuld tritt die Wirkung einer Politik, welche die Ueberschüsse des Bahnbetriebs uneingeschränkt den Eisenbahnzwecken selber widmete und in günstigen Betriebsjahren sie auch nicht teilweise den Zwecken des allgemeinen Staatshaushaltes zuführte, in vollem Maße zu Tage**). Daß die Unterlassung jeder Tilgung einen schweren Verstoß gegen alle Regeln einer gesunden Finanzwirtschaft bedeutet haben würde, braucht nicht erst hervorgehoben zu werden. „Jenes Maß wirtschaftlicher Vorsicht, welches jedes auf gesunder Grundlage

*) Im Jahre 1901 ist eine neue Anleihe von 56 Millionen Mark emittiert worden. Der Zinsfuß beträgt 4 Proz., der erzielte Kurs war 99,12 Proz.

**) Buchenberger, Finanzpolitik und Staatshaushalt im Großherzogtum Baden, S. 123.

Digitized by Google

ruhende wirtschaftliche Unternehmen betätigt, wenn es Jahr für Jahr Rücklagen und Abschreibungen macht, um daraus die Mittel für die nötigen Ergänzungs- und Erneuerungsarbeiten zu schöpfen, kann auch der Staat bei seinen wirtschaftlichen Unternehmungen nicht ungestraft außer acht lassen. Am allerwenigsten auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens, wo die unberechenbaren und unvorherzusehenden Fortschritte der Technik zu einer plötzlichen Entwertung vorhandener Anlagen und Einrichtungen und zu neuen großen Kapitalaufwendungen nötigen können, und weil schließlich der Kredit des Staates, den er für seine Eisenbahnzwecke in Anspruch nimmt, zwar nicht ausschließlich, aber doch zu einem gewissen Teil auch von der Durchschnittshöhe der Eisenbahnrente mit abhängig ist." In Uebereinstimmung zwischen Regierung und Volksvertretung ist dem denn auch durch die von Anfang an eingehaltene Tilgungspolitik Rechnung getragen worden. Alle von der Eisenbahnschuldentilgungskasse aufgenommenen Anlehen sind Amortisationsanleihen mit einer im Wege jährlicher Verlosung stattfindenden Rückzahlung derart, daß vom Emissionsjahre oder doch von einem bestimmten, regelmäßig zehn Jahre vom Emissionsjahr nicht überschreitenden Zeitpunkte ab ein gewisser Prozentsatz des Anleihebetrages samt den ersparten Zinsen zur Tilgung verwendet werden muß. Diese Tilgung ist stets planmäßig betrieben und auch in der überaus ungünstigen Zeit von 1871 bis zur Mitte der achtziger Jahre nicht ausgesetzt worden. Allerdings war das in der letzteren Zeit nur noch dadurch möglich, daß die Tilgungssumme durch neue Anleihen aufgebracht wurde. Dies hatte keinen Anstand, so lange letztere nur den Ersatz der seinerzeit für Eisenbahnbauten verwendeten Ueberschüsse darstellten. Aber im Jahre 1880 erreichte die Summe der zur Verzinsung und Tilgung aufgenommenen Anleihen die Höhe der Ueberschüsse, welche Eisenbahnbauzwecken dienstbar gemacht worden waren*). Zu vermeiden, daß die weitere Schuldentilgung nur ein Ersatz alter Schulden durch neue würde, und eine wenigstens mäßige tatsächliche Tilgung beizubehalten, war das Ziel der von Baden seitdem eingeschlagenen Dotationspolitik. Aus Mitteln des allgemeinen Staatshaushaltes wird der Eisenbahnschuldentilgungskasse ein Zuschuß gewährt. Erstmals im Jahre 1880 gegeben, betrug er von da an bis 1887 jährlich

*) v. Philippovich, der badische Staatshaushalt in den Jahren 1868 bis 1889, S. 145: „Schon im Jahre 1877 war die Summe der zur Verzinsung und Tilgung aufgenommenen Anlehen gleich den in der Bahnerweiterung angelegten Ueberschüssen; jedes weitere Anlehen bedeutete daher eine reine Schuld, für welche ein Aktivum nicht gegeben war. Die „Tilgung" bedeutete daher nur, daß an Stelle alter Schulden neue traten." Den Tatsachen entspricht das nicht. Die Ueberschüsse waren erst Ende 1880 aufgebraucht; es ist daher immer auch tatsächlich getilgt worden.

Digitized by Google

1 750 000 Mk. In der Zeit von 1888 bis 1891 stellte er sich auf jährlich 2 750 000 Mk. und für 1892 und 1893 wurde er auf 3 750 000 Mk. erhöht. Seit 1891 ist er, dem geminderten Bedürfnisse der Eisenbahnschuldentilgungskasse entsprechend und zugleich aus Rücksicht auf die damals nicht günstige Finanzlage im allgemeinen Staatshaushalt auf die Summe von 2 000 000 Mk. herabgemindert worden. Daneben war der Eisenbahnschuldentilgungskasse, wie schon auf S. 31 ausgeführt, als weitere Dotation der Reinertrag der badischen Post- und Telegraphenverwaltung zugewiesen, der seit der Uebernahme des Postwesens durch das Reich auf einen gewissen Anteil Badens an den Reichspostrevenüen — seit 1887 auf die feste Summe von 500 000 Mk. begrenzt — festgesetzt worden ist.

Die Notwendigkeit der Zuschußpolitik erhellt, wie Buchenberger a. a. O. darlegt und die Tabelle 4 zeigt, welche die gesamte Finanzlage der Eisenbahnschuldentilgungskasse vom Anfange des Betriebes an wiedergibt, aus dem Vergleich der Nettoablieferungen der Eisenbahnhauptkasse an die Eisenbahnschuldentilgungskasse mit dem wirklichen Bedarf der letzteren an Verwaltungskosten, Passivzinsen und Tilgungsquoten während der sechzigjährigen Dauer des Eisenbahnbetriebes.

Ende 1900 stellten sich die Ziffern wie folgt dar:

Verwaltungskosten und Passivzinsen der Kasse seit 1841 bis heute rund	470 Mill. Mk.,
Tilgungsquoten und Ersatzleistungen	155 Mill. Mk.,
	625 Mill. Mk.,
Summa der Eisenbahngefälle	583 Mill. Mk.,
somit Fehlbetrag	42 Mill. Mk.

Um letzteren Betrag hätte demnach die Bestreitung der jährlichen Tilgungsquoten neue Anleihen erfordert, wenn der Staat nicht jene Dotationspolitik geübt hätte. Die letztere hat diese Notwendigkeit nicht nur entfallen lassen, sondern es hat sich, da die Summe der überwiesenen Postgefälle und der sonstigen Zuschüsse bis Ende 1900 einen Betrag von 78,2 Millionen Mark erreichte, in der Eisenbahnschuldentilgungskasse auf diesen Zeitpunkt ein Dotationsüberschuß in Höhe von (78—42=) ca. 36 Millionen Mark ergeben, der für die Bestreitung von andernfalls durch Anlehensmitteln zu deckenden Baukosten flüssig gemacht werden konnte. Ohne die Dotationspolitik würde also die Eisenbahnschuld um den Betrag der Dotationssumme höher sein, als sie tatsächlich ist, und das Land würde mit einem Mehr an Zinsenlast von 2,5 Millionen Mark zu rechnen haben*).

*) Vgl. insbes. Buchenberger, Finanzpolitik und Staatshaushalt im Großherzogtum Baden (1902) S. 120 ff. Dann: Vh. 1901—02, II., 1. B.-H. S. 179 („Bericht des ständischen Ausschusses über die Prüfung der Eisenbahnschuldentilgungskasse-Rechnung für das Jahr 1900").

Digitized by Google

4. Darstellung der gesamten finanziellen Lage der Eisenbahnschuldentilgungskasse.

Jahr	Eisenbahn-Gefälle	Bedarf der Kasse für Zinsen und Verwaltungskosten	Bleiben für die Schuldentilgung und zur Verwendung für den Eisenbahnbau	Dagegen erforderte die planmäßige Tilgung	Der Kasse flossen ferner zu		Summe der Deckungsmittel	Summe des Bedarfs	Ueberschuß	Fehlbetrag	Jahr
					Postgefälle	sonstiger Staatszuschuß					
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	
1841	22 145	202 102	— 179 957	—	—	—	22 145	202 102	—	179 957	1841
42	34 286	273 659	— 239 373	—	414 857	195 354	644 497	273 659	370 838	—	42
43	174 343	299 605	— 125 262	—	445 714	—	620 057	299 605	320 452	—	43
44	814 961	817 826	— 2 865	69 429	486 857	—	1 301 818	887 255	414 563	—	44
45	1 491 431	1 222 770	268 660	115 543	506 229	286 872	2 284 531	1 338 313	946 218	—	45
46	1 906 421	1 799 101	107 320	156 709	582 857	—	2 489 278	1 955 810	533 468	—	46
47	1 767 725	1 753 449	14 276	165 292	454 286	—	2 222 011	1 918 741	303 270	—	47
48	1 096 971	1 864 731	— 767 760	174 432	385 714	—	1 482 685	2 039 163	—	556 477	48
49	1 774 067	1 999 730	— 225 663	183 787	375 429	—	2 149 496	2 183 517	—	34 022	49
1850	2 198 502	2 021 619	176 883	194 046	565 886	—	2 764 388	2 215 664	548 723	—	1850
51	2 363 041	2 012 565	350 476	204 694	481 543	—	2 844 584	2 217 260	627 325	—	51
52	2 457 993	1 991 495	466 498	215 907	397 543	—	2 855 536	2 207 402	648 134	—	52
53	2 428 904	1 953 018	475 886	235 812	425 755	—	2 854 659	2 188 829	665 830	—	53
54	35 418	2 053 367	— 2 017 949	441 986	387 721	—	423 139	2 495 353	—	2 072 214	54
55	3 336 750	2 489 684	847 066	262 510	484 597	—	3 821 347	2 752 195	1 069 152	—	55
56	4 187 606	2 852 518	1 335 088	277 024	635 327	—	4 822 932	3 129 541	1 693 391	—	56
57	3 426 145	2 807 874	618 271	294 719	567 943	—	3 994 088	3 102 593	891 495	—	57
58	3 069 736	2 822 795	246 941	540 363	588 288	—	3 658 024	3 363 158	294 866	—	58
59	3 662 885	2 909 099	753 286	570 501	623 335	—	4 285 720	3 479 596	806 120	—	59
1860	3 972 941	3 448 351	524 590	614 497	667 664	—	4 640 605	4 062 848	577 757	—	1860
61	7 486 519	3 536 347	3 950 172	649 874	860 136	—	8 346 654	4 188 220	4 160 434	—	61
62	2 557 920	4 012 652	—1 454 732	422 469	966 666	—	3 524 586	4 435 121	—	910 535	62

1863	5 640 808	4 328 756	1 312 051	452 689	721 354	—	6 362 160	4 781 446	1 580 714	—		1863
64	6 358 533	4 503 951	1 854 582	481 393	709 672	—	7 068 137	4 985 344	2 082 793	—		64
65	6 694 568	4 788 159	1 906 409	511 867	843 628	—	7 538 196	5 300 026	2 238 170	—		65
66	6 879 844	5 073 822	1 806 022	552 670	781 056	—	7 660 900	5 626 492	2 034 408	—		66
67	11 094 647	5 673 343	5 421 304	591 352	733 217	—	11 827 865	6 264 659	5 563 169	—		67
68	6 471 976	7 346 354	— 874 378	*)2 860 021	413 075	—	6 885 051	*)10 206 375	—	3 321 324		68
69	8 892 241	7 324 465	1 567 776	1 575 959	586 630	—	9 478 872	8 900 424	578 448	—		69
1870	7 636 696	8 136 642	— 499 945	1 591 893	645 376	—	8 282 072	9 728 535	—	1 446 462		1870
71	14 651 414	8 543 127	6 108 287	1 920 242	644 027	—	15 295 441	10 463 369	4 832 072	—		71
72	13 265 872	9 337 323	3 928 549	2 070 647	—	—	13 265 872	11 407 971	1 857 991	—		72
73	12 069 663	9 929 490	2 140 174	2 427 966	95 190	—	12 164 853	**)12 357 456	—	192 603		73
74	8 985 016	10 786 617	—1 801 601	**)2 782 840	577 482	—	9 562 498	13 569 456	—	4 006 958		74
75	11 682 194	10 855 070	827 123	2 693 522	498 411	—	12 180 605	13 548 593	—	1 367 988		75
76	12 346 584	11 539 605	806 979	3 447 900	389 352	—	12 735 935	14 987 595	—	2 251 569		76
77	11 572 966	11 426 594	146 372	3 839 729	343 053	—	11 916 019	15 266 324	—	3 350 304		77
78	10 759 893	11 954 628	—1 194 735	3 987 871	374 416	—	11 134 309	15 942 499	—	4 808 189		78
79	12 702 599	12 654 927	47 672	5 004 864	412 555	—	13 115 154	17 659 791	—	4 544 637		79
1880	11 839 111	13 133 607	—1 294 735	5 661 733	390 000	1 750 000	13 979 111	18 795 342	—	4 816 231		1880
81	13 421 979	13 037 619	384 361	5 694 130	390 231	1 750 000	15 562 210	18 732 147	—	3 169 937		81
82	15 255 472	13 311 519	1 943 594	6 298 720	390 031	1 750 000	17 395 503	19 610 239	—	2 214 736		82
83	11 961 031	13 070 798	—1 109 767	6 814 330	390 031	1 750 000	14 101 062	19 885 128	—	5 784 066		83
84	15 241 395	13 334 319	1 907 076	6 861 428	390 031	1 750 000	17 381 426	20 195 747	—	2 814 321		84
85	13 033 597	13 248 592	— 214 995	7 365 162	390 031	1 750 000	15 173 628	20 613 754	—	5 440 126		85
86	14 239 053	13 763 152	475 901	4 829 918	390 031	1 750 000	16 379 083	18 593 070	—	2 213 987		86
87	17 617 137	13 665 233	3 951 904	6 918 111	390 031	1 750 000	19 757 168	20 583 354	—	826 186		87
88	17 891 318	13 921 946	3 969 372	4 386 116	500 054	2 750 000	21 141 372	18 308 062	2 833 310	—		88
89	18 619 082	13 713 878	4 905 204	4 225 284	500 000	2 750 000	21 869 082	17 939 162	3 929 920	—		89
Ueber-trag	367 090 900	323 547 895	43 543 005	101 637 951	24 193 242	19 982 226	411 266 368	425 185 808				

*) = incl. Mk. 1 597 498 Ersatzbetrag an die Generalstaatskasse.
**) = incl. Rückersatz der Zuschüsse von 1842 und 45.

Jahr	Eisenbahn-Gefälle	Bedarf der Kasse für Zinsen und Verwaltungskosten	Bleiben für die Schuldentilgung und zur Verwendung für den Eisenbahnbau	Dagegen erforderte die planmäßige Tilgung	Der Kasse flossen ferner zu		Summe der Deckungsmittel	Summe des Bedarfs	Ueberschuß	Fehlbetrag	Jahr
					Postgefälle	sonstiger Staatszuschuß					
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	
Uebertrag	367 090 900	323 547 895	43 543 005	101 637 951	24 193 242	19 982 226	411 266 368	425 185 808			
1890	18 144 697	13 901 301	4 243 395	4 132 445	500 000	2 750 000	21 394 697	18 033 746	3 360 951	—	1890
91	13 557 884	13 671 127	— 113 243	4 220 321	500 000	2 750 000	16 807 884	17 891 448	—	1 083 564	91
92	14 419 803	13 744 863	674 940	4 371 464	500 000	3 750 000	18 669 803	18 116 327	553 476	—	92
93	18 609 806	13 659 524	4 950 282	4 316 607	500 000	3 750 000	22 859 806	17 976 131	4 883 675	—	93
94	18 098 506	13 433 436	4 665 070	4 725 579	500 000	2 750 000	21 348 506	18 159 015	3 189 491	—	94
95	20 278 814	13 978 089	6 300 725	4 664 551	500 000	2 750 000	23 528 814	18 642 640	4 886 174	—	95
96	21 958 649	13 590 387	8 368 263	5 124 350	500 000	2 000 000	24 458 649	18 714 737	5 743 912	—	96
97	24 033 440	13 871 677	10 161 763	5 133 223	500 000	2 000 000	26 533 440	19 004 900	7 528 540	—	97
98	23 519 412	12 226 947	11 292 465	5 561 037	500 000	2 000 000	26 019 412	17 787 984	8 231 428	—	98
99	24 969 125	12 280 968	12 688 157	5 475 038	500 000	2 000 000	27 469 125	17 756 006	9 713 119	—	99
1900	18 074 317	12 476 967	5 597 350	5 920 752	500 000	2 000 000	20 574 317	18 397 719	2 176 598	—	1900
	582 755 353	470 383 181	112 372 172	155 283 318	29 693 242	48 482 226	660 930 821	625 666 461	35 264 360		

E. Die finanziellen Ergebnisse.

1. Staatsbahnen.

Ueber die finanziellen Ergebnisse des staatlichen Eisenbahnbetriebes während der Zeit von 1840 bis 1900 ist in der Periodenstatistik das Nötige bereits ausgeführt worden. Wie die einzelnen Linien des Bahnnetzes sich rentieren, sucht die Staatsbahnverwaltung wegen des genau nicht zu ermittelnden, aber wesentlichen Kilometerheftverkehres nicht mehr nachzuweisen. Eine vergleichsweise Uebersicht können aber auch hier annähernd die auf das Jahr 1899 bezüglichen Zahlen der Tabelle 2 geben.

Dem für das Jahr 1900 w. o. Gesagten sei folgendes noch hinzugefügt:

Die Höhe, welche der Betriebskoëffizient der badischen Staatsbahnen im Jahre 1900 angenommen hat, drängt zu der Frage, ob nicht die günstigen Ergebnisse der Vorjahre zu einer verschwenderischen Behandlung der Ausgaben geführt haben.

Während der Betriebskoëffizient im Jahre:

1890	61,18	Prozent,
1895	63,82	„
1899	65,10	„

betragen hat, stellte er sich

1900 auf 77,63 Prozent

der Bruttoeinnahmen.

In der Sitzung der Zweiten Kammer vom 11. April 1902 führte nun Staatsminister v. Brauer bezüglich der Ausgaben folgendes aus: „Es ist keine unwirtschaftliche Behandlung der Ausgaben an ihrem Anwachsen Schuld — Beweis hierfür ist auch, daß Ihre Budgetkommission trotz eingehender Prüfung aller Ansätze zu dem Ergebnis gekommen, keine Position zu beanstanden — wohl aber andere Ursachen, vor allem unser weitgehendes Entgegenkommen gegen die Wünsche des Publikums und die Interessen des Verkehrs. Wir haben den Fahrplan in einer Weise ausgestattet, daß wir jetzt den dichtesten Zugsverkehr in ganz Deutschland, neben der Main-Neckar-Bahn, haben. Auch auf unseren Nebenbahnen haben wir einen so reich ausgestatteten Fahrplan, wie sonst nirgends auf deutschen Nebenbahnen. Wir haben den Oberbau unserer Eisenbahnen verstärkt im Interesse der Verkehrssicherheit und der Ermöglichung eines raschen Verkehrs. Wir haben sehr erhebliche Mittel aufgewendet, um unser Material zu vermehren, vor allem auch die Zahl

Digitized by Google

der D-Wagen. Alle diese Ausgaben, die teils im Interesse des Publikums, teils zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit unserer Bahnen aufgewendet sind, haben den Betriebskoëfizienten sehr ungünstig beeinflußt. Es sind weiter seit der Novelle von 1894 die Gehälter unserer Beamten erheblich erhöht worden. Der Beharrungszustand ist hier noch nicht erreicht. Wenn Sie ferner der Vorlage der Regierung, die eine erhebliche Besserstellung der Beamten durch Erhöhung des Wohnungsgeldes vorsieht, Ihre Zustimmung nicht versagen, so werden auch dadurch die Ausgaben dauernd weiter erhöht und bleiben dauernd höhere . . . Wir haben weiter in den letzten verkehrsreichen Jahren bei unseren Arbeitern nicht nur Lohnerhöhungen, sondern auch Herabsetzung der Arbeitszeit und infolgedessen vielfach eine Vermehrung der Zahl der Arbeiter eintreten lassen . . . Es ist schon darauf hingewiesen worden, daß andere deutsche Eisenbahnverwaltungen die Zahl der Züge aus Ersparnisgründen bedeutend vermindert haben. Wir haben vorerst nicht die Absicht, diesen Weg zu betreten. Wir haben den Sommerfahrplan sogar noch reicher ausgestattet als im Vorjahre und mehrere Züge neu eingelegt. Immerhin werden wir uns aber hüten müssen, eine weitere Steigerung unserer Ausgaben zu bewirken, ehe wir ganz sicher sind, daß die Einnahmen sich heben"*).

Der im vorigen Jahre in den Ruhestand getretene Generaldirektor der badischen Staatseisenbahnen Eisenlohr bemerkte in der Sitzung vom 17. April zu diesem Kapitel weiter: „Es ist betont worden, daß die Verschlechterung des Betriebskoëffizienten, wie sie ja zweifellos namentlich der Abschluß für 1901 ergibt, eine recht bedenkliche Sache sei und allen Grund biete, den Ursachen nachzugehen. Es ist gemeint worden, daß die Ursache nicht in der Höhe des Verwaltungsaufwandes zu suchen sei, der bei unserer Verwaltung nicht höher als in Preußen sei. Es könne auch nicht an den hohen Materialpreisen, insbesondere für Kohlen, liegen, da diese auch für die anderen Verwaltungen gelten. Dagegen seien unsere Einrichtungen im Vergleich zu anderen Bahnen im allgemeinen opulent, und damit hat man wohl das Richtige getroffen. Während bei uns z. B. im Durchschnitt auf 3,78 Kilometer Betriebslänge eine Station kommt, kommt in Preußen erst auf 5,62 Kilometer eine solche. Das hat einen höheren Aufwand nicht nur für Einrichtung von Stationsanlagen, sondern auch für die Unterhaltung und den Betrieb zur Folge. Während weiter im Jahre 1900 auf sämtlichen deutschen Staatsbahnen auf je 1 Kilometer Betriebslänge 15 919 zurückgelegte Lokomotivkilometer (auf den preußischen Bahnen 16 622) entfallen, haben wir in Baden deren

*) Laut der Abzüge der „Karlsruher Zeitung" über die Landtagsverhandlungen für Archivariat und Mitglieder der Kammern, S. 672.

Digitized by Google

19 763 Kilometer. Hinsichtlich der Zahl der Züge kommen bei sämtlichen deutschen Bahnen 27,9, bei den preußischen 28,3, bei den badischen 35,9 Züge auf das Betriebskilometer, also in Baden beinahe ein Drittel mehr als im Durchschnitt der deutschen Eisenbahnen." — Redner bringt weiter vergleichende Zahlen zum Nachweis, daß die Belastung der Personen- und Güterwagen geringer sei als in Preußen*). „Das kommt daher, daß wir die Züge etwas reichlicher mit Personenwagen ausstatten. Die geringere Belastung der Güterwagen rührt daher, daß wir weniger Massengüter zu befördern haben**), deren Beförderung für die Verwaltung außerdem den geringsten Aufwand verursacht. — Daß wir im übrigen nicht unwirtschaftlicher sind als andere Staatsbahnen, mag z. B. die Summe, die wir jährlich für Unterhaltung unserer Wagen aufwenden, beweisen: sie beträgt durchschnittlich für 1000 Achskilometer der Personenwagen bei uns 6,15 Mk., in Preußen 7,25 Mk. und für 1000 Achskilometer Güterwagen bei uns 3,30 Mk., in Preußen 4,77 Mk.***). Die Gesamtausgaben für ein Kilometer Betriebslänge betrugen 1900 in Baden 38 658 Mk., in Preußen 27 078 Mk., bei allen deutschen Staatsbahnen 26 911 Mk., die Einnahmen dagegen 49 744 Mk., 45 603 Mk. und 42 663 Mk.†). Das Mehr des Aufwands kann nach den mitgeteilten Zahlen nicht überraschen, es ist auf die reiche Ausstattung des Bahnnetzes mit Zügen, auf das durch den intensiven Betrieb geforderte größere Personal (Baden 12,39, Preußen 11,53, alle deutschen Staatsbahnen 11,29 Beamte auf das Betriebskilometer gerechnet) usw. zurückzuführen. Der Gesamtaufwand der preußischen Bahnen für Personal betrug 15 594, der der badischen 17 378 Mk. auf das Betriebskilometer. Wie nun der Herr Abg. G. neulich schon mitgeteilt hat, berechnet sich der durchschnittliche Aufwand für einen Bediensteten bei uns um 200 Mk. höher (!?) als in Preußen. Nach meiner Berechnung ist der Unterschied nicht ganz so hoch, aber immerhin nicht viel geringer. Da nun die Bezüge unserer höheren Beamten durchgängig niedriger sind als in Preußen, so entfällt der Mehrbetrag ausschließlich auf mittlere und niedere Beamten und die Arbeiter." Die mir vorliegende Statistik der deutschen Eisenbahnen enthält noch sehr viel weiteres Material, das unseren ungünstigen Betriebskoëffizienten zu erklären vermag, aber ich darf das Hohe Haus nicht länger mit der Aufzählung trockener Ziffern ermüden."

*) Vgl. auch die Tabellen auf S. 409 u. 410.

**) Kohlen, Holz, Steine machen aber allein rund 50 Prozent des gesamten badischen Güterverkehrs aus!

***) Die auf der Achse ruhende Nutzlast ist aber in Preußen auch viel größer, was doch beachtet werden muß. Die große Anzahl der Achskilometer in Baden gleicht den betonten Vorsprung ja wieder aus!

†) S. die Tabelle auf S. 411.

Digitized by Google

Die meisten der aufgezählten Tatsachen erklären nun wohl einen hohen Ausgabenstand an sich, nicht aber das gewaltige Steigen im Jahre 1900 und 1901, denn die reiche Ausstattung mit Stationen z. B. ist auch im Jahre 1899 und früher vorhanden gewesen. Zu einem abgeschlossenen Urteil über die Berechtigung oder Nichtberechtigung der Höhe der einzelnen Ausgaben zu kommen, hält aber recht schwer, da für das Jahr 1900 ja zu beachten ist, daß ein großer Materialvorrat mit den Ausgaben verrechnet worden ist, der in diese eigentlich nicht hineingehörte — andrerseits aber die Ergebnisse des Jahres 1901 im einzelnen noch nicht vorliegen.

Wie in den Jahren 1899 und 1900 sich die Ausgaben (1900 ferner die Einnahmen) zusammensetzten, zeigt nebenstehende Tabelle.

Von der Mehrausgabe des Jahres 1900 von 14 504 158 Mk. entfallen nach ihr auf:

Titel	I	Mk.	681 474	=	4,70%
„	II	„	792 814	=	5,47%
„	III	„	432 353	=	2,98%
„	IV	„	432 928	=	2,98%
„	V	„	3 582 040	=	24,70%
„	VI	„	7 050 229	=	48,61%
„	VII	„	1 235 609	=	8,52%
„	VIII—X	„	296 711	=	2,04%
		Mk.	14 504 158	=	100,00%

Der Schwerpunkt liegt danach im Steigen der sachlichen Ausgaben und hier wieder vor allem im Mehraufwand „für Unterhaltung und Ergänzung der Ausstattungsgegenstände, sowie für Beschaffung der Betriebsmaterialien" (Tit. V) und „für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen" (Tit. VI). Letzterer schließt u. a. die Kosten des im Jahre 1900 erfolgten Gleisumbaues auf der Strecke Mannheim-Basel ein. Mit Recht hat danach wohl der Minister diese beiden Arten von Ausgaben an erster Stelle genannt, und beide lassen das Resultat des Jahres 1900 minder bedenklich erscheinen. Schon mehrfach hat der mit der Prüfung der Eisenbahnschuldentilgungskasse-Rechnung betraute ständische Ausschuß empfohlen, einen wesentlichen Teil dieser Ausgaben nicht als Betriebs-, sondern als Grundstocksausgaben zu behandeln. Auch in seinem auf dem letzten Landtage erstatteten Berichte führt er zu Titel VI aus: „Ein Teil dieser Ausgaben, welche ihrer Natur nach doch wohl als Grundstocksausgaben zu betrachten sind, dürften wohl zweckmäßiger auf den Eisenbahnbau verrechnet, statt aus dem Eisenbahnbetrieb gedeckt werden. Wenn auch im endlichen Schluß-

Digitized by Google

Ausgaben	1899 überhaupt ℳ	1899 % der Einnahme	1899 % der Ausgabe	1900 überhaupt ℳ	1900 % der Einnahme	1900 % der Ausgabe
Verwaltungsaufwand nach Titeln:						
I. Gehalt- und Wohnungsgeld der etatsmäßigen Beamten . . .	8 381 260	11,86	18,22	9 062 734	11,61	14,98
II. Andere ständige persönliche Ausgaben und Löhne	8 103 635	11,47	17,62	8 896 449	11,40	14,70
III. Tagegelder, Reise- und Umzugskosten, sowie and. Nebenbezüge	3 612 980	5,11	7,85	4 045 334	5,18	6,69
IV. Für Wohlfahrtszwecke	1 622 521	2,30	3,53	2 055 450	2,64	3,40
Gesamter Verwaltungsaufwand	21 720 396	30,74	47,22	24 059 967	30,83	39,77
V. Für Unterhaltung u. Ergänzung der Ausstattungsgegenstände, sowie für Beschaffung der Betriebsmaterialien	5 916 190	8,37	12,86	9 498 230	12,17	15,70
VI. Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen	7 700 685	10,90	16,74	14 750 914	18,90	24,38
VII. Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Betriebsmittel und maschinellen Anlagen . .	6 925 010	9,80	15,05	8 160 619	10,46	13,48
VIII. Benützung fremder Bahnanlagen und Dienstleistungen fremder Beamten	861 409	1,22	1,87	888 142	1,14	1,47
IX. Benützg. fremder Betriebsmittel	2 543 190	3,60	5,53	2 656 810	3,40	4,39
X. Verschiedene Ausgaben . . .	335 367	0,47	0,73	491 724	0,63	0,81
Gesamtausgabe	**46 002 247**	65,10	100,00	**60 506 406**	77,53	100,00

Einnahme	überhaupt ℳ	% der Ges.-Einnahme
I. Personen- und Gepäckverkehr . .	23 165 405	29,8
II. Güterverkehr	45 425 499	58,0
III. Ueberlassung von Bahnanlagen und Leistungen für Dritte .	1 922 056	2,5
IV. Ueberlassung von Betriebsmitteln	2 082 463	2,7
V. Erträge aus Veräußerungen . .	4 211 895	5,4
VI. Verschiedenes	1 238 792	1,6
Gesamteinnahme	**78 046 109**	100,0
Gesamtausgabe	60 506 406	77,53
Ueberschuß (Reinertrag)	**17 539 703**	22,47
oder vom mittleren Anlage-Kapital	3,31 %	
und zwar bei der Staatsbahn (Ablief. an die E.-Sch.-T.-K.) .	17 141 660	
oder vom Anf.-Kapital = ...	3,27 %	
bei den Privatbahnen	398 043	
oder vom Anf.-Kapital = ...	7,14 %	

Digitized by Google

effekt kein Unterschied resultiert, da in diesem Falle der Eisenbahnbetrieb größere Ueberschüsse abliefern wird und dadurch die erhöhte Ausgabe im Eisenbahnbau durch Vermittlung der Eisenbahnschuldentilgungskasse wieder gedeckt wird, so wird doch das Bild des Ergebnisses des Eisenbahnbetriebs selbst durch die jetzige Art der Verrechnung solcher Grundstocksausgaben auf den Betrieb verdunkelt und wird leicht die ganze Betriebsverwaltung ungünstig beurteilt. Eine Vergleichung der Betriebsergebnisse der eigenen Verwaltung in den verschiedenen Jahren verliert an sicheren Vergleichsgrößen und kann nur unter gewissen Vorbehalten verwertet werden."

Genaue Vorschriften, welche Bauausgaben für schon bestehende Linien als laufende und welche als durch Anleihen zu deckende zu betrachten sind, werden sich kaum aufstellen lassen, sodaß der Eisenbahnbauverwaltung immer ein gewisser Spielraum zu belassen sein wird. Und ob es nicht besser sein wird, in der Einreihung der Ausgaben lieber etwas mehr als weniger vorsichtig zu sein, dürfte mindestens fraglich sein.

Angesichts der auf S. 327 ff. wiedergegebenen Erklärung der Staatsbahnverwaltung, welche die Höhe jener Ausgaben zudem wesentlich auch auf einen Zufall zurückführt, würde man mit dem Ergebnisse des Jahres 1900 und seiner Rente zufrieden sein dürfen, wenn nicht eben auch im Jahre 1901 die Ausgaben, wie vor kurzem verlautete, sich auf fast den Betrag des Jahres 1900 gestellt hätten*). Wenn auch im Jahre 1901 die vom Staatsminister aufgeführten Ausgaben mehr oder minder vorübergehender Art, wie für Verstärkung des Oberbaues und eine bedeutende Vermehrung und Verbesserung des Wagenparkes, eine große Rolle spielen, wie das im Jahre 1900 der Fall war, so würde das zur Erklärung des hohen Betriebskoëffizienten wesentlich beitragen. Ein Urteil wird daher erst abgegeben werden können, wenn die Ergebnisse des Jahres 1901 genauer bekannt werden**). Bis dahin sei zum Schluß des Abschnittes noch folgenden Worten des letzten ständischen Ausschusses Raum gegeben***).

„Man wird sich der begründeten Hoffnung hingeben dürfen, daß die rückläufige Bewegung keinen allzu scharfen Charakter annehmen und nicht so lange anhalten wird. Die Steigerung des Bauaufwandes wird ja noch eine geraume Zeit andauern und dadurch eine Schuldvermehrung auch künftig unvermeidlich sein, sodaß die Passivzinsen und die Tilgungsquoten auch größer werden. Solange aber diese beiden durch die Be-

*) Vh. 1901—02, II. K., 1. B.-H. S. 179.

**) Vgl. über die finanziellen Ergebnisse des Jahres 1900: Jahresbericht 1900, S. 63.

***) Vh. 1901—02, II. K., 1. B.-H. S. 188.

Digitized by Google

triebseinnahmen, wie dies jetzt noch der Fall ist*), gedeckt werden, ist das Ergebnis gewiß (?) befriedigend; dasselbe wird auch dann nicht ein anormales und die Verwaltung eine ungesunde zu nennen sein, wenn die Tilgungsquoten nicht ganz aus den Betriebseinnahmen bezahlt werden können. Ein Staatszuschuß wird dann aber zweckmäßigerweise beizubehalten sein und wird seine wohltätige Einwirkung auf den Schuldenstand der Eisenbahnschuldentilgungskasse ausüben. Die Erzielung einer hohen Rente ist, so wünschenswert und erfreulich eine solche ist, nicht das höchste Ziel. Das Eisenbahnwesen dient vor allem der ganzen Volkswirtschaft, der Steigerung und Erleichterung des Verkehrs und dadurch der Hebung des Volkswohlstandes. Was zum Ausbau dieses notwendigsten Verkehrsmittels, zur Steigerung der Leistungsfähigkeit desselben nötig ist, muß geschaffen werden, und man darf vor den hierfür notwendigen Ausgaben auch in Zeiten momentaner Stagnation des Wirtschaftslebens nicht zurückschrecken. Im Gegenteil wird es zur Milderung derselben beitragen, wenn ein so kapitalkräftiger Unternehmer, wie die staatliche Eisenbahnverwaltung ist, die einmal doch unvermeidlichen Bauten und Vergrößerungen in dieser Zeit in Angriff nimmt und zur Ausführung bringt. Dadurch werden auch einerseits die Kosten naturgemäß geringer sein als in Zeiten der Hochkonjunktur, und andrerseits wird bei Eintritt der letzteren die Verwaltung den dann wieder gesteigerten Anforderungen besser gewachsen sein. Das badische Eisenbahnwesen wird auf diese Weise auf solider, gesunder Grundlage ruhen"**).

---

2. Finanzielle Ergebnisse der badischen Privatbahnen im Staatsbetrieb***).

Eine Uebersicht über die Verzinsung des Anlagekapitals der vom Staate betriebenen Privatbahnen durch die von diesem bezogenen Bahnerträge bezw. Anteile an der Bruttoeinnahme gibt die Tabelle S. 394. Einen Schluß auf die tatsächliche Rentabilität der Bahnen gestatten die betreffenden Zahlen aber nur bei den Linien Karlsruhe-Maxau, Dinglingen-Lahr, Heidelberg-Speyer und der Ettlinger Seitenbahn, d. h. bei denjenigen Bahnen, denen die Staatsbahnverwaltung die durch den Be-

*) 1901 nicht mehr!

**) Nach dem inzwischen erschienenen Jahresbericht für 1901 sind die sachlichen Ausgaben um ca. 2,6 Millionen Mark geringer, die persönlichen und damit ständigen jedoch um ca. 2 Millionen Mark größer als 1900. Man wird danach mit einer erheblichen Herabminderung der jetzigen Ausgabehöhe kaum rechnen dürfen.

***) Vgl. A. v. Mayer, Geschichte und Geographie der deutschen Eisenbahnen, und Jahresberichte 1889—1900.

Digitized by Google

trieb erwachsenen Kosten in Rechnung stellte. Hingegen erhielten die anderen Linien — die Renchtalbahn Appenweier-Oppenau noch heute — einen bestimmten Prozentsatz der Bruttoeinnahme, ohne Rücksicht auf die wirklichen Betriebskosten und den wirklichen Reinertrag.

Auch die verteilten Dividenden der Eisenbahngesellschaften entsprechen nicht immer der tatsächlichen Verzinsung des Anlagekapitals, da das Vorhandensein einer festverzinslichen Obligationenschuld einen geringen Ertrag in der Dividende noch geringer, einen hohen noch höher erscheinen läßt*). Immerhin aber geben sie ein annähernd richtiges Bild von der Lage der betreffenden Bahn.

Die erste der badischen Privatbahnen, die Wiesentalbahn Basel-Schopfheim, erzielte im Anfange eine nur mäßige Verzinsung, die sich aber von Jahr zu Jahr besserte und bis zu 8,4 Prozent Dividende gestattete. Infolgedessen hat auch der Staat mehrfach von der ihm eingeräumten Gewinnbeteiligung Nutzen ziehen können. In der Liquidation, welche der Verstaatlichung der Bahn im Jahre 1889 folgte, erhielten die Aktien nach der Auszahlung der Obligationenschuld rund 200 Prozent des Nominalbetrages.

In glänzender Weise hat sich die Karlsruhe-Maxauer Bahn entfaltet, da sie nicht allein dem schon an sich beträchtlichen Verkehr der Stadt Karlsruhe, sondern auch dem Wechselverkehr zwischen Bayern, Württemberg, Baden einerseits und der Pfalz sowie Elsaß-Lothringen andrerseits dient. In der Zeit von 1864 bis 1900 hat die Stadt Karlsruhe nicht weniger als zusammen 582,81 Prozent des Anlagekapitals von der Staatsbahnverwaltung als Reinertrag der Bahn bezogen; das vorige Jahr wird diesen Betrag auf rund 600 Prozent erhöht haben. Die Verzinsung hat im einzelnen bis zu 31,50 Prozent betragen. Auf das schlagendste ist so die pessimistische Ansicht, welcher Robert von Mohl s. Zt. in der badischen Kammer Ausdruck gab, von den Tatsachen widerlegt worden. Im Jahre 1877 wurde seitens der Vereinigten Pfälzischen Eisenbahnen die nur ungefähr 20 Kilometer nördlich von Maxau liegende feste Rheinbrücke bei Germersheim in der Linie Bruchsal-Germersheim eröffnet. Ein sehr starker Rückgang im Verkehr und Reinertrage der

*) Ein einfaches Beispiel möge dies zeigen. Das Anlagekapital einer Bahn beträgt z. B. 1 Million Mark, von der je die Hälfte durch Aktien und durch 4prozentige Obligationen aufgebracht ist. Rentiert das Anlagekapital nun zu 2 Prozent, so werden diese von den Obligationen voll in Anspruch genommen, die Dividende ist 0. Rentiert es aber zu 10 Prozent, so bleiben nach der Verzinsung der Obligationen noch 80 000 Mk. = 16 Prozent, von Verwaltungskosten und Fondsdotierungen dabei abgesehen, zur Dividendenverteilung übrig.

Digitized by Google

Maxauer Bahn war die Folge. Mit dem allgemeinen Steigen des Verkehres seit den achtziger Jahren hat sich die Bahn aber von diesem Rückgange allmählich wieder erholt und ihren früheren hohen Stand fast wieder erreicht.

Die Bahn von Lahr nach Dinglingen entwickelte sich in recht befriedigender Weise. Eine Aenderung ist hierin aber eingetreten mit der Eröffnung der Lahrer Straßenbahn von Seelbach über Lahr und Dinglingen an den Rhein. Beide Bahnen fristen infolge der gegenseitigen Konkurrenz nur kümmerlich ihr Dasein.

Die Murgtalbahn konnte ihren Aktionären in der Zeit von 1869 bis 1878 zwischen 3,1 und 5,3 Prozent Dividende zahlen. Seit 1879 bezieht die Bahn eine pachtähnliche Vergütung, die bisher nur geringen Schwankungen unterlag und jetzt auf 4 Prozent bestimmt worden ist.

Die in sie gesetzten Erwartungen schlecht erfüllt hat die Bahn von Heidelberg nach Speyer. Schuld daran war einmal, daß die Einnahmen ziemlich geringe blieben, und sodann, daß der von der Staatsbahnverwaltung berechnete Betriebskoëffizient ein gewaltig hoher war. 1873 stellte er sich auf 147,29 Prozent (!). Meist haben die Ausgaben zwischen 80 und 100 Prozent der Einnahmen betragen, sodaß zur Verteilung einer Dividende nur wenig übrig blieb. Im Jahre 1893 verkaufte daher die Eigentümerin die Bahn um 1 Million Mark, d. i. weniger als die Hälfte des Anlagekapitals, an den Staat.

Der an die Schopfheim-Zeller Eisenbahn zur Auszahlung gebrachte Betrag bewegte sich in den einzelnen Jahren zwischen 3,92 und 5,24 Prozent des Anlagekapitals. Da davon zunächst die Verwaltungskosten zu bestreiten und die 5%igen, später 4½%igen Obligationen zu bedienen waren, so betrug 1876—1887 die verteilte Dividende nur je 2 Prozent. 1888 stellte sie sich auf 3¼ Prozent, 1889 unter Zuhilfenahme früherer Ersparnisse auf 4¼ Prozent. Im folgenden Jahre ging dann die Bahn an den Staat über.

Unbefriedigend blieb die Verzinsung, welche das Anlagekapital der Bahn Denzlingen-Waldkirch fand. Da es zudem zwischen Staatsbahnverwaltung und Eigentümerin, der Stadt Waldkirch, zu Streitigkeiten über die Berechnung des Betriebskoëffizienten kam, so zog die Stadt Waldkirch es im Jahre 1887 vor, die Bahn mit nicht unbeträchtlichem Verluste an den Staat zu überlassen.

Der Verkehr der Bahn von Appenweier nach Oppenau nahm eine relativ günstige Entwicklung. Ihr 50prozentiger Anteil an der Bruttoeinnahme hat meist ca. 4 Prozent des Anlagekapitals betragen. Da aber von diesen zunächst 5prozentige Darlehen zu verzinsen sind, so hat die Bahn nur geringe Dividenden abwerfen können.

Digitized by Google

Dividenden bezw. Verzinsung des Anlagekapitals der

Badischen Privatbahnen im Staatsbetrieb.

Von 1890 ab geben alle Zahlen an, wie der von der Staatsbahnverwaltung gezahlte Betrag, ohne Rücksicht auf vorzunehmende Fonds-dotierungen, das Anlagekapital verzinste. Für die Zeit bis 1889 ist beim Namen der Bahn vermerkt, ob Dividende (bei den Aktiengesellschaften) oder Verzinsung (Gemeinden) gemeint ist.

	1862	1863	1864	1865	1866	1867	1868	1869	1870	1871	1872	1873	1874	1875	1876	1877	1878	1879	1880
Basel-Schopfheim, Div.	2	3,20	3,40	3,45	3,50	3 56	3,65	3,70	2,90	4	4,60	5	5	5,55	4	4	4,80	5,27	5,97
Karlsruhe-Maxau, Verzfg.	M. 8525,– Defizit		0,92	6,03	13,37	17,36	16,86	18,66	15,50	26,53	31,50	22,71	19,19	18,86	21,44	21,85	9,24	8,99	8,82
Dinglingen-Lahr, Div.	—	—	—	—	von 1866–1873 wurden die Ueberschüsse nach Tottierung der Fonds zur Tilgung schwebender Schulden benutzt								4,08	4,08	4,66	5,25	5,83	4,66	5,83
Rastatt-Gernsbach, „	—	—	—	—	—	—	—	3,40	3,10	3,66	4,16	5	3,80	3,5	3,33	4,2	5,3	4	4
Heidelberg-Speier, „	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0	0	0	0	0,9	0,7	1,33	1,5
Schopfheim-Zell, „	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	2	2	2
Denzlingen-Waldkirch, Verzfg.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	–	3,19	3,08	2,98	2,90	2,93	3,10
Appenweier-Oppenau, Div.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,99	1,94	1,58	1,42	1,5

	1881	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900
									Nach Rückzahl. d. Obligationen erhielt d. Aktie (à 250 fl., Mk. 357,50) ca. Mk. 710,–											
Basel-Schopfheim, Div.	5,97	5	4,66	6	6	6	7,7	8,4	Verstaatlicht gegen Mk. 3 200,000 — An Reservefonds (2) waren angesammelt Mk. 103,760.											
Karlsruhe-Maxau, Verzfg	9,91	11,24	11,95	13 16	12,65	12,85	13,29	16,57	17,7	17,1	17,52	14,58	17,36	19,75	16,22	12,97	21,24	17,07	16,45	15,7
Dinglingen-Lahr, Div.	5,83	6,42	5,54	6,42	4,96	4,96	4,08	4,66	4,66	3,74	4,26	1,69	3,53	3,18	Def.	Def.	2,32	3,22	0,9	1,8
Rastatt-Gernsbach- (ab 1895) Weisenbach, Div.	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4,35	4,01	4,16	4 16	4,17	4,41	jetzt Pacht
Heidelberg-Speyer, „	1,5	1,33	1,33	1,16	1	1	0,5	1	1,5	1,38	0,78	1,1	Verstaatlicht gegen Mk. 1 000 000.—							
Schopfheim-Zell, Div.	2	2	2	2	2	2	2	3,25	4,25	Verstaatlicht gegen Rückzahlung des Anlagekap. von Mk. 891 0 35										
Denzlingen-Waldkirch, Bzf.	2,81	2,94	2,94	3,25	3,12	2,60	Verstaatlicht gegen Mk. 700 000 (Anlagekapital Mk 78 9720).													
Appenweier-Oppenau Div.	1,66	1 66	2	2	2	2 33	3	2 66	3	3,97	3,87	3,85	3,90	3,86	3,89	3,71	4,06	4,25	4,42	4,5
Ettlinger Seitenbahn Bzf.	—	—	—	—	3,31	3,59	2,53	5,08	4,46	4 46	4,55	3,57	5,03	4,31	3,33	3,54	an Lenz & Co., jetzt Karlsruher lokal-Eisenb., übergegangen			

Die Verzinsung, welche die letzte der badischen Privatbahnen im Staatsbetrieb, die jetzt als Glied der Albtalbahn den Karlsruher Lokalbahnen A.-G. gehörende Ettlinger Seitenbahn abgeworfen hat, hat zwischen 2,53 und 5,08 Prozent geschwankt.

F. Baukosten, Anlagekapital und Rentabilität der badischen reinen Privatbahnen*).

Eine Uebersicht über das Anlagekapital und die Rentabilität der einzelnen badischen Privatbahnen sowie des Gesamtbesitzes der einzelnen Gesellschaften von der Eröffnung bis zum Jahre 1900 bieten die vier folgenden Tabellen. Die fünfte gibt für das Jahr 1900 eine genaue Gliederung der Länge, Baukosten, Staatssubvention und des Unternehmerkapitals, sowie der Summe ihres Reinertrages und dessen Höhe vom Hundert des Anlagekapitals.

Eine durchgängig befriedigende Entwicklung haben danach die Bahnen der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft (Bachstein) zu verzeichnen.

Die Rente der Zell-Todtnauer Bahn ist nach bescheidenem Anfange allmählich auf 4,79 Prozent im Jahre 1900 gestiegen; im Jahre 1897 hat sie 5,05 Prozent betragen.

Bei der Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Bahn, den sogen. Heidelberger Lokalbahnen, ist seit 1898 eine nicht unbeträchtliche Steigerung der Rente dank der Ausdehnung des durch die Bahn vermittelten Güterverkehrs eingetreten. Die Rente ist ohne Unterbrechung von 1,77 Prozent im Jahre 1892 auf 5,04 Prozent im Jahre 1900 gestiegen.

---

*) Ein weiteres Eingehen auf die finanziellen Verhältnisse der einzelnen Gesellschaften, die Zusammensetzung ihres Kapitals, zur Verteilung gebrachten Dividenden usw., kann hier nicht am Platze sein, da meist die zu besprechenden badischen Bahnen nur einen Teil des Besitzes der Gesellschaften bilden und deren Gesamtverhältnisse und -Resultate daher wesentlich durch jene anderen Bahnen mitbedingt werden. (Auch die badischen Lokal-Eisenbahnen-A.-G. in Karlsruhe sind erst seit 1899 eine — wenigstens äußerlich — badische Gesellschaft.)

Aus diesem Grunde wird es sich mehr empfehlen und auch zur Beurteilung der einzelnen Bahnen geeigneter sein, die Ergebnisse der einzelnen Linien getrennt darzustellen. Bei der angegebenen Rente ist jeweils die reglementarische Dotierung des Reserve- und Erneuerungsfonds schon berücksichtigt.

Der Darstellung liegen die Geschäftsberichte der einzelnen Gesellschaften sowie die Drucksache Nr. 41a der diesjährigen Verhandlungen der II. Kammer des badischen Landtags zu Grunde.

Digitized by Google

I. Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft.

	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900
1. Zell-Todtnau											
Anlagekapital ℳ	1 018 609	1 022 131	1 022 131	1 029 553	1 029 553	1 054 958	1 114 419	1 134 955	1 165 379	1 201 956	1 217 574
Verzinsung %	3,22	3,07	2,58	3,34	2,57	3,75	4,57	5,05	4,59	4,68	4,79
2. Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheim											
Anlagekapital ℳ	—	—	3 924 855	3 924 855	3 924 855	3 924 855	4 139 037	4 162 585	4 313 283	4 445 031	4 534 104
Verzinsung %	—	—	1,77	3,37	2,96	3,02	3,01	3,34	4,16	5,03	5,04
3. Karlsruher Lokalbahnen											
Anlagekapital ℳ	—	—	1 647 690	1 647 690	1 593 077	1 595 678	1 597 365	1 633 404	1 717 004	1 753 261	1 756 404
Verzinsung %	—	—	1,56	3,06	3,11	3,11	4,04	4,21	4,27	4,17	3,23
4. Kaiserstuhlbahn											
Anlagekapital ℳ	—	—	—	—	—	—	1 400 688	1 404 613	1 415 303	1 415 303	1 415 748
Verzinsung %	—	—	—	—	—	—	4,41	5,35	6,00	6,06	8,27
5. Bregthalbahn											
Anlagekapital ℳ	—	—	—	—	1 171 909	1 159 909	1 185 862	1 223 826	1 223 700	1 224 436	1 224 436
Verzinsung %	—	—	—	—	4,75	6,28	6,27	4,82	4,09	5,45	4,44
1—5 zusammen											
Anlagekapital ℳ	1 018 609	1 022 131	6 594 676	6 602 098	7 719 394	7 735 400	9 437 371	9 559 383	9 834 669	10 039 987	10 148 266
Verzinsung %	3,22	3,07	1,84	3,29	3,21	3,62	3,98	4 18	4,59	5,03	5,07

Digitized by Google

II. Strassburger Strassenbahn-Gesellschaft.

	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900
1. Kehl-Lichtenau-Bühl									
Anlagekapital Mk.	1 023 727	1 023 727	1 023 727	1 023 727	1 023 727	1 023 727	1 023 727	1 134 702	1 139 193
Verzinsung %	2,26	2,3	2,41	3,36	3,02	4,26	3,97	2,69	3,02
2. Kehl-Altenheim-Ottenheim u. „ -Offenburg									
Anlagekapital Mk	—	—	—	—	—	—	1 049 908	1 049 908	1 052 061
Verzinsung %	—	—	—	—	—	—	4,05	4,19	2,34
1 u. 2 zusammen									
Anlagekapital Mk.	1 023 727	1 023 727	1 023 727	1 023 727	1 023 727	1 023 727	2 073 635	2 184 610	2 191 254
Verzinsung %	2,26	2,3	2,41	3,36	3,02	4,26	4,01	3,38	2,69

Digitized by Google

III. Deutsche Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft, Aktiengesellschaft, bezw. Vering & Waechter.

Bahnlinie	1895	1896	1897	1898	1899	1900
1. Ettenheimmünster-Rhein, Anlage-Kapital Mk.	375 450	375 450	375 450	375 450	375 450	375 450
Verzinsung %	—	—	—	—	—	—
Verlust Mk.	3 446	6 961	151	1 489	—	925
2. Krozingen-Sulzburg, Anlage-Kapital Mk.	383 787	383 787	383 787	383 787	383 787	383 787
Verzinsung %	3,7	2,42	2,56	2,43	2,92	3,01
3. Haltingen-Kandern, Anlage Kapital Mk.	375 009	375 009	375 009	375 009	375 009	375 009
Verzinsung %	8,03	6,00	8,56	11,58	11,09	11,18
1—3. (D. E. B. G.) zusammen Anlage-Kapital Mk.	1 134 246	1 134 246	1 134 246	1 134 246	1 134 246	1 134 246
Verzinsung %	3,62	2,19	3,79	4,52	4,65	4,68
mit Achern-Ottenhöfen (B. und W.) Anlage-Kapital Mk.	—	—	—	—	—	1 832 909
Verzinsung %	—	—	—	—	—	4,19
IV. Mühlheim-Badenweiler Eisenbahn-Aktien-Gesellschaft.						
Vorbemerkung: Die Gesellschaft hat den Betrieb, wie vorn ausgeführt, unter Bedingungen verpachtet, welche eine entsprechende Verzinsung ihres Kapitals ergeben. Die Verzinsung des Anlage-Kapitals ist nach den Rechnungen der Betriebspächterin, der D. E. B. G., ermittelt.						
Müllheim-Badenweiler, Anlage-Kapital Mk	—	299 798	329 021	376 141	376 173	376 593
Verzinsung %	—	5,5	4,8	4,56	3,11	2,41

Digitized by Google

IV. Badische Lokal-Eisenbahnen Aktiengesellschaft.

Bahnlinie	1897	1898	1899	1900
1. Bruchsal-Hilsbach-Menzingen				
Anlage-Kapital Mk. . .	1 101 055	1 101 055	1 101 055	1 937 555
Verzinsung % . . .	0,67	2,77	3,10	1,89
2. Albtalbahn				
Anlage-Kapital Mk. . .				5 000 000
Verzinsung %				2,63
3. Bühl-Oberthal				
Anlage-Kapital Mk. . .	652 498	652 498	652 498	652 498
Verzinsung %	1,18	2,03	2,88	4,23
1—3. Zusammen				
Anlage-Kapital Mk. . .	1 753 553	1 753 553	1 753 553	7 590 053
Verzinsung %	0,86	2,49	3,01	2,58

V. Lahrer Strassenbahn-Gesellschaft.

Erzielte seit ihrem Bestehen nur Unterbilanz

.

Aehnlich, wenn auch nicht ganz so günstig, ist die Entwicklung bei den Karlsruher Lokalbahnen (Karlsruhe-Durmersheim und Karlsruhe-Spöck) verlaufen. Der Niedergang in der Industrie seit 1900 ist aber an der Bahn nicht spurlos vorübergegangen, da ein wesentliches Kontingent der von der Bahn beförderten Personen die Arbeiterbevölkerung von Karlsruhe und Umgegend stellt. Von 4,17 Prozent im Jahre 1899 ist die Verzinsung 1900 auf 3,23 Prozent zurückgegangen.

Sehr gute Ergebnisse hatte bisher die Kaiserstuhlbahn zu verzeichnen. Schon im ersten Jahre (1896) hat sie dem Unternehmer eine 4,41prozentige Verzinsung seines Anlagekapitals gebracht; dieselbe ist bis 1900 auf 8,27 Prozent angewachsen.

Auch der Reinertrag der Bregtalbahn darf, trotz des im Jahre 1900 eingetretenen Rückschlages von 5,45 Prozent auf 4,44 Prozent, ein durchweg entsprechender genannt werden.

Digitized by Google

Baukosten, Anlagekapital und Rentabilität der reinen Privatbahnen im Jahre 1900.

Linie	Länge Schmal-Spur km	Länge Normal-Spur km	Erstmalige Baukosten, ohne Grunderw. (falls nichts Anderes bemerkt) im ganzen M.	Erstmalige Baukosten, ohne Grunderw. (falls nichts Anderes bemerkt) auf 1 km M.	Staatszuschuß im ganzen M.	Staatszuschuß auf 1 km M.	Jetziges Anlagekapital der Unternehmung im ganzen M.	Jetziges Anlagekapital der Unternehmung auf 1 km M.	Reinertrag nach Dotat. des Erneuer.s u. Ref.-Fds. im ganzen M.	Reinertrag nach Dotat. des Erneuer.s u. Ref.-Fds. % des Anlage-kapitals	Bemerkungen
I. Vom Staate nicht unterstützte Bahnen.											
1. Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheim	55,38	—	4 534 103	80 179	—	—	4 534 103*)	80 179	228 724	5,04	*) mit Grunderwerb
2. Karlsruher Lokalbahnen	30,75	—	1 756 404	57 118	—	—	1 756 404*)	57 118	56 765	3,23	
1—2	86,13		6 290 507						285 489	4,54	
II. Vom Staate unterstützte Bahnen.											
3. Zell-Todtnau	18,76	—	1 365 443	72 603	369 719	19 658	1 054 958	56 094	58 227	4,79	
4. Bretzalbahn	—	29,58	1 932 062	64 813	596 200	20 000	1 224 436	41 394	54 360	4,44	
5. Kaiserstuhlbahn	—	40,10	2 473 863	61 349	851 480	21 116	1 415 748	35 305	117 186	8,21	
6. Kehl-Lichtenau-Bühl	39,0	—	1 558 098	39 875	390 758	10 000	1 139 193	29 210	34 465	3,03	
7. Kehl-Ottenheim und Altenheim-Offenburg	36,0	—	1 409 491	39 153	357 430	10 000	1 052 061	29 224	24 631	2,34	
8. Rhein-Lahr-Seelbach	19,20	—	851 311**)	44 333	220 000	11 458	631 311**)	32 875	−2 457	−0,39	**) mit Grunderwerb
9. Ettenheimmünster-Rhein	15,90	—	673 138	42 078	240 000	15 003	375 450	22 613	— 921	−0,24	
10. Krozingen-Sulzburg	—	11,0	715 737	64 684	221 300	20 000	383 787	34 889	12 075	3,14	
11. Haltingen Kandern	—	13,0	674 709	51 900	260 000	20 000	375 009	28 847	41 961	11,19	
12. Achern-Ottenhöfen	—	10,7	944 753	88 295	255 000	23 831	698 753	65 304	23 682	3,39	
13. Müllheim-Badenweiler	7,54	—	505 283	66 392	128 690	17 000	376 593	49 946	9 085	2,41	Aktiengesellschaft
14. Möckmühl-Dörzbach	38,59	—	2 000 000	51 827	771 000	20 000	1 229 000	31 827	—	—	ganze Bahn
Davon badischer Anteil	11,95	—	621 924	51 827	239 000	20 000	382 924	31 827	—	—	bad. Strecke
15. Bruchsal-Hilsbach-Menzingen	—	41,36	2 640 835	63 850	703 278	17 000	1 937 555	46 870	36 490	1,88	
16. Bühl-Oberthal	—	5,97	882 498	147 822	160 000	26 913	698 753	65 304	27 609	4,23	
17. Albtalbahn	59,85	—	5 960 800***)	99 595	960 800	18 000	5 000 000***)	83 100	131 705	2,63	***) runde Summe, weil Berechnung noch fehlt
18. Wiesloch-Meckesheim-Waldangelloch	—	32,29	3 000 000***)	92 914	300 200	19 000	2 700 000***)	83 617	—	—	
3—18	208,20	184,00	26 209 945		6 953 785		20 675 531		571 476		

Zu Nr. 3—13 und 15—17: Ohne Staatsbeitrag würden sich die 22 585 327 Mk. Baukosten verzinsen mit . . . . . 2,53 %
Infolge des Staatsbeitrages haben sich die 16 479 967 Mk. Anlagekap. der Unternehmer verzinst mit 3,46 %

Insgesamt zeigen Verkehr und Reinertrag des Besitzes der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft eine fortschreitende Entwicklung, die ungeachtet einzelner Rückschläge auch 1900 noch nicht unterbrochen worden ist.

Von den Bahnen Kehl-Bühl und Kehl-Ottenheim bezw. Altenheim-Offenburg der Straßburger Straßenbahngesellschaft kann das gleiche nicht gesagt werden.

Der Reinertrag der Kehl-Bühler Linie ist zwar von 2,26 Prozent im Jahre 1892 allmählich auf 4,26 Prozent im Jahre 1897 gestiegen; aber er hat sich auf dieser Höhe nicht halten können und 1900 nur 3,02 Prozent des Anlagekapitals betragen.

Die Linie Kehl-Ottenheim mit der Abzweigung von Altenheim nach Offenburg verdankt ihren verhältnismäßig bedeutenden Ueberschuß in den Jahren 1898 und 1899 hauptsächlich dem ihr zugefallenen Transport von Steinen für den Bau des Rheinhafens bei Kehl. Mit der Vollendung dieses Hafens ist die Rente auf 2,34 Prozent zurückgegangen. Die Höhe der Rente in den Jahren 1898 und 1899 kann daher nur eine vorübergehende, zufällige genannt werden.

Beide Bahnen zusammengenommen haben der Gesellschaft 1900 eine nur 2,69prozentige Verzinsung erbracht.

Sehr ungleichmäßig haben sich die Bahnen der Deutschen Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft (Vering u. Waechter) entwickelt.

Die Bahn von Ettenheimmünster an den Rhein leidet unter der Konkurrenz der Lahrer Straßenbahn; sie hat einen Ueberschuß überhaupt noch nicht gebracht und auch die Betriebskosten erst ein einziges Mal gedeckt. Im Jahre 1900 hat das Defizit 925 Mk. betragen*).

Besser, aber auch noch nicht genügend sind die Resultate der Krozingen-Sulzburger Bahn. In den Jahren 1899 und 1900 hat die Verzinsung des Anlagekapitals je ca. 3 Prozent betragen.

Voll ausgeglichen werden die Ergebnisse beider Bahnen aber durch die überaus günstige Entwicklung der Bahn von Haltingen nach Kandern. Schon im ersten Betriebsjahre (1895) hat dieselbe eine 5prozentige Rente erbracht. Von 1898 bis 1900 hat sie das Anlagekapital mit mehr als 11 Prozent verzinst.

Die Durchschnittsrente aller drei Bahnen hat sich daher in den letzten drei Jahren noch immer auf mehr als 4½ Prozent — 1900 4,68 Prozent — gestellt.

---

*) Infolge geringerer Verfrachtung von Steinen aus den Steinbrüchen von Ettenheimmünster hat das Jahr 1901 einen Fehlbetrag von rund 7000 Mk. ergeben.

Digitized by Google

Die der Firma Bering u. Waechter bisher noch verbliebene bezw. ihrer Tochtergesellschaft noch nicht übergebene Bahn Achern-Ottenhöfen hat im Jahre 1900 aus dem von ihr vermittelten Verkehre eine 3,39prozentige Rente gezogen.

Von den Linien der Badischen Lokal-Eisenbahnen-Aktien-Gesellschaft hat die Bahn Bühl-Oberthal ein mit jedem Jahre sich besserndes Ergebnis gezeitigt (die Rente betrug im Jahre 1900 4,23 Prozent). Ebenso war es bei der Linie Bruchsal-Odenheim-Menzingen; das Hinzutreten der Fortsetzung von Odenheim nach Hilsbach hat die Verzinsung von 1900 aber von 3,10 Prozent auf 1,89 Prozent herabgedrückt. Die folgenden Jahre dürften der Rente ihre frühere Höhe wiedergeben.

Der Strecke Karlsruhe-Herrenalb und insbesondere Karlsruhe-Ettlingen der sogen. Albtalbahn ist ein überaus reger Verkehr zugefallen. Da aber das Anlagekapital der im Jahre 1900 noch nicht vollendeten Pforzheimer Linie keinen Ertrag brachte, so stellte sich die Rente der ganzen Bahn, soweit sie im Betrieb war, nur auf 2,63 Prozent. Eine Besserung derselben darf aber zuversichtlich erwartet werden, ebenso der Durchschnittsrentabilität des Gesamtbesitzes der Gesellschaft, sobald erst die Bahnen eine gewisse Entwicklungsperiode durchgemacht haben werden.

Die mißlichen Verhältnisse der Lahrer Straßenbahn und ihre Ursache haben schon im historischen Teile eine eingehende Besprechung gefunden. Eine nochmalige Erörterung erübrigt sich.

Faßt man die mit Staatsunterstützung gebauten Bahnen in ihrer Gesamtheit ins Auge, so ergibt sich, daß in den im Jahre 1900 in Betrieb befindlichen Bahnen dieser Art rund 16,5 Millionen Mark von Unternehmern investiert waren, zu denen als Staatszuschuß 6,1 Millionen Mark hinzutraten*). Die somit rund 22,6 Millionen Mark betragenden Baukosten hätten in den Einnahmeüberschüssen des Jahres nur eine 2,53prozentige Verzinsung gefunden. Dank der durch den Staat erfolgten Subventionierung aber hat sich die Rente, welche die Unternehmer aus dem Bahnbetriebe zogen, auf den — immerhin noch mäßigen und ungleich verteilten — Satz von 3,46 Prozent gestellt.

*) Die Barzuschüsse der Interessenten sind nicht berücksichtigt.

Digitized by Google

C. Die badischen Staatseisenbahnen im Vergleich mit den übrigen deutschen Staatsbahnnetzen*).

Unter den deutschen Staaten gehört Baden zu denjenigen, die am reichsten mit Eisenbahnen ausgestattet sind. Während im Durchschnitt des Reiches auf je 100 Quadratkilometer Flächeninhalt nur 9,22 Kilometer Vollspurbahnen kommen, zählt Baden deren 11,80 Kilometer, d. s. 28 Prozent über dem Durchschnitt. Hervorgehoben werden muß dabei, daß ein sehr großer Teil Badens gebirgig und deshalb für den Bau von Eisenbahnen wenig geeignet ist. Faßt man die einzelnen Gebiete ins Auge, so steht Baden unter den größeren deutschen Staaten — den vier Königreichen, sechs Großherzogtümern und den Reichslanden — mit der Dichtigkeit seines Eisenbahnnetzes an dritter Stelle nach Sachsen (16,32 Kilometer) und Hessen (15,36 Kilometer). Von einer Anzahl der kleineren und kleinsten deutschen Staaten wird es allerdings weiterhin übertroffen, doch ist die Dichtigkeit ihrer Eisenbahnen wegen des geringen Umfanges derselben zu Vergleichen teilweise wenig geeignet**).

Ebenfalls an dritter Stelle — nach Preußen und Sachsen — steht Baden bezüglich der absoluten Länge seiner Schmalspurbahnen. Im Vergleich zur Größe des Landes würde es aber Preußen weit vorangehen.

Weniger günstig ist das Verhältnis der Eisenbahnlänge zur Einwohnerzahl. Sechs der erstbezeichneten Staaten stehen Baden in dieser Beziehung voran. Ein ungünstiges Zeichen ist darin aber nicht zu erblicken, da die dichte Bevölkerung Badens das Verhältnis notwendigerweise beeinträchtigen muß.

Hinsichtlich der absoluten Länge der vorhandenen Eisenbahnen steht Baden an vierter Stelle. Es entspricht dies seinem Flächeninhalt, während seine Einwohnerzahl es erst an die fünfte Stelle — hinter, statt vor Württemberg — verweisen würde.

Im folgenden werden zum Vergleich mit den vom badischen Staate betriebenen Bahnen nur die anderen deutschen Staatsbahnen herangezogen werden***).

---

*) Im Interesse einer einheitlichen Grundlage wurde nur die Reichseisenbahnstatistik zu Grunde gelegt. Die Angaben derselben weichen mehrfach, wenn auch meist nur unwesentlich, von der des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen und auch der im Jahresbericht der Staatsbahnverwaltung ab.

**) Man vergleiche z. B. die Zahlen für Reuß ä. L.

***) Soweit in den zu gebenden Zahlen die in ungetrennter Rechnung mit den Vollspurbahnen betriebenen schmalspurigen Bahnen einbegriffen sind, wird das durch ein † kenntlich gemacht.

Digitized by Google

1. Verteilung der deutschen Eisenbahnen auf die einzelnen Staatsgebiete.

	Vollspurige Eisenbahnen				Schmalspurbahnen
	Hauptbahnen km	Nebenbahnen km	Auf 100 qkm Flächeninhalt kommen Vollspurbahnen km	Auf je 10 000 Einwohner kommen Vollspurbahnen km	km
Elsaß-Lothringen	1 288,94	353,90	11,32	9,60	158,06
Preußen	18 361,36	11 605,83	8,60	8,75	486,39
Bayern	4 607,43	2 112,41	8,86	10,94	82,61
Sachsen	1 754,33	693,05	16,32	5,88	424,52
Württemberg	1 459,16	158,11	8,29	7,49	151,44
Baden	1 366,23	413,69	11,80	9,60	*)247,78
Hessen	826,77	353,21	15,36	10,60	5,68
Mecklenburg-Schwerin	510,91	661,51	8,93	19,31	6,61
Sachsen-Weimar	217,01	136,37	9,77	9,81	91,57
Mecklenburg-Strelitz	150,82	97,27	8,47	24,17	—
Oldenburg	311,59	250,15	8,73	14,17	7,00
Braunschweig	345,80	167,88	13,99	11,12	47,51
Sachsen-Meiningen	173,93	76,80	10,16	10,06	54,30
Sachsen-Altenburg	106,08	66,24	13,02	8,92	—
Sachsen-Coburg-Gotha	141,20	147,39	14,59	12,63	—
Anhalt	215,84	78,93	12,82	9,38	34,10
Schwarzburg-Sondershausen	60,76	49,12	12,75	13,64	—
Schwarzburg-Rudolstadt	52,28	59,76	11,91	12,13	—
Waldeck	3,87	35,44	3,51	6,78	2,06
Reuß ä. L.	25,33	17,95	13,67	6,30	—
Reuß j. L.	44,50	49,06	11,32	6,75	—
Schaumburg-Lippe	24,32	13,68	11,17	8 83	—
Lippe	43,97	40,33	6,94	6,07	—
Lübeck	35,18	16,39	17,32	5,40	—
Bremen	46,17	5,17	20,02	2,31	—
Hamburg	38,33	6,65	10,83	0,59	—
Deutschland zusammen	32 212,11	17 666,29	9,22	8,91	1 799,63

*) Die Linien Karlsruhe-Spöck, Karlsruhe-Durmersheim und Müllheim-Badenweiler werden von der Reichsstatistik nicht mitgerechnet.

2. Baukosten und Anlagekapital.

Baden darf den zweifelhaften Ruhm in Anspruch nehmen, nach dem Reichslande die bei weitem teuersten Eisenbahnen zu besitzen. Während auf das Kilometer deutscher Staatseisenbahnen im Durchschnitt nur 265 486 Mk. entfallen, sind in den badischen Staatsbahnen 357 409 Mk. angelegt, d. h. 34,6 Prozent mehr als im Durchschnitt. (Bei Einrechnung der vom Staate mitbetriebenen billigen Privatbahnen — 107 136 Mark pro Kilometer — beträgt das Anlagekapital 349 021 Mk.). Erklärlich ist dieser Umstand aber, wenn man die topographische Beschaffenheit des Landes in Betracht zieht. Es wird z. B. wenige Eisenbahnen in Deutschland geben, die derartig große Kosten verursacht haben, wie die Schwarzwaldbahn zwischen Hausach und Villingen.

Digitized by Google

	Auf 1 km Betriebslänge kamen	
	reine Baukosten	Anlagekapital (Baukosten u. Bauzinsen, Kursverluste ꝛc., abz. Rückeinnahmen, Kursgewinne, Subventionen und Differenz beim Erwerb ꝛc.,
	ℳ.	ℳ.
Badische Staatsbahnen*)	367 287	357 409
Bayerische „	230 549	241 012
Reichsbahnen in Elsaß-Lothringen	347 906	368 146
Oldenburgische Staatsbahnen	111 858	89 588
Preußisch-hessische „	253 131	259 720
Sächsische „	361 532	337 454
Württembergische „	333 701	330 558
Main-Neckar-Bahn	377 312	258 114
Mecklenburg. Friedrich-Franz-Eisenbahn	101 332	80 340
Deutsche Staatsbahnen**)	261 831	265 486

Da die Baukosten der Eisenbahnen dem Anlagekapital nicht immer entsprechen — so hat z. B. Preußen beim Erwerb seiner Privatbahnen ca. 180 Millionen Mark, das Reich ca. 94 Millionen Mark mehr, Sachsen hingegen ca. 56 Millionen Mark weniger gezahlt, als die Baukosten betrugen — sind zum Vergleich auch erstere in der Tabelle angegeben worden. Wie aus derselben hervorgeht, lassen die Baukosten der badischen Staatsbahnen selbst die der Reichseisenbahnen noch hinter sich; sie stehen infolgedessen, wenn man von der Main-Neckar-Bahn als einer einzelnen Linie absieht***), unter allen deutschen Staatsbahnen an erster Stelle. Auch die Main-Neckar-Bahn übertreffen die badischen Staatsbahnen übrigens, wenn man die Kosten der Betriebsmittel außer acht läßt.

3. Ausstattung mit Betriebsmitteln.

Einen wesentlichen Anteil an Baukosten und Anlagekapital haben bei vielen Bahnen die Kosten der Betriebsmittel. Baden hat nach der Main-Neckar-Bahn und Sachsen den größten kilometrischen Aufwand für Betriebsmittel zu verzeichnen. Dem entspricht es, daß es betreffs der Ausstattung mit Transportmitteln im allgemeinen an dritter Stelle steht. Nur betreffs der Güterwagenachsen und ihrer Ladefähigkeit wird es außer von Sachsen auch von Elsaß-Lothringen und der preußisch-hessi-

*) Für die vom Staate betriebenen vier Privatbahnen lauten die Zahlen 107 132 Mk. und 107 136 Mk., für Staats- und Privatbahnen zusammen 358 568 Mk. und 349 021 Mk.

**) ausschließlich der für die Vergleiche nicht in Betracht kommenden Militärbahn.

***) Die große Differenz zwischen den Baukosten und dem Anlagekapital der Main-Neckar-Bahn erklärt sich daraus, daß die Bahnverwaltung ca. 11,5 Millionen Mark Kosten aus den Betriebseinnahmen bestritten hat.

Digitized by Google

ischen Gemeinschaft übertroffen, während es seinerseits wieder der Main-Neckar-Bahn vorangeht und somit den vierten Platz einnimmt.

4. Der Personenverkehr.

In der Anzahl der geleisteten Wagenachskilometer und der Höhe der Einnahme auf ein Kilometer Betriebslänge gehen Baden nur die Main-Neckar-Bahn und die Bahnen des überaus dicht bevölkerten Sachsen voran. Hinsichtlich der auf ein Kilometer durchschnittlich beförderten Personen steht Baden an vierter Stelle; es wird hier außer von den genannten beiden Bahnen noch von denen der preußisch-hessischen Gemeinschaft um ein Geringes übertroffen. Ebenfalls den vierten Platz nimmt Baden bezüglich der Einnahme aus einer Person ein. Größer ist diese Einnahme bei Bayern und Elsaß-Lothringen und vor allem auf der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn, welch' letztere eine fast doppelt so hohe Einnahme aufweist, als der Durchschnitt beträgt, da auf ihr die Person mit 29,94 Kilometern den weitaus größten durchschnittlichen Weg zurücklegt. Aus dem einzelnen Personenkilometer erzielt Baden die dritthöchste Einnahme. Sehr gering ist in Baden die Anzahl der durchschnittlich auf einer Wagenachse beförderten Personen bezw. das Verhältnis zwischen toter und Nutzlast. Es muß sich hier vor den Reichs- und den bayrischen Bahnen mit dem drittletzten Platz begnügen.

5. Der Güterverkehr.

„Wo die Ströme des Wassers fließen, da gehen unfehlbar auch die Ströme des Verkehrs" *). Ihrer Lage an Deutschlands größtem Strome verdanken Elsaß-Lothringen und Baden eine hervorragende Stellung im Güterverkehr. Den größeren Anteil daran hat von beiden freilich Elsaß-Lothringen. Im übrigen steht Baden bezüglich der geleisteten Wagenachskilometer und des auf ein Kilometer Betriebslänge durchschnittlich beförderten Gütergewichts nur noch das mächtige preußisch-hessische Netz voran. Württemberg und Bayern läßt Baden weit hinter sich — um ca. 45 bezw. 30 Prozent. Es ist nicht immer so gewesen. In den 50er und 60er Jahren blieb der badische Güterverkehr beträchtlich unter dem der württembergischen und bayrischen Bahnen. Es war dieses Verhältnis jedoch ein mehr oder minder unnatürliches, erklärlich zur Genüge aus dem langsamen Tempo, welches bis zu Beginn der 60er Jahre der Eisenbahnbau in Baden einhielt, und der dadurch bewirkten Ablenkung des wichtigen Transitverkehrs mit der Schweiz, besonders auf württembergische Bahnen. —

Nicht ganz Schritt mit dem Gewicht der beförderten Güter hält die Einnahme. Da die Main-Neckar-Bahn aus einem Tonnenkilometer

*) Friedrich Ratzel in seiner Anthropogeographie.

Digitized by Google

5,01 Pfg., Sachsen 1,28 Pfg. erzielt gegen badische 4,05 Pfg., so erheben sich ihre Einnahmen noch über diejenigen Badens, wenn auch die der sächsischen nur unwesentlich. Ueber dem Durchschnitt der deutschen Bahnen, der durch die großen Einnahmen Preußens natürlich wesentlich beeinflußt wird, hält sich aber die badische Einnahme noch immer ganz beträchtlich.

Hinsichtlich der von jeder Tonne Gut durchschnittlich zurückgelegten Strecke und der aus ersterer erzielten Einnahme steht Baden an vierter, mit der Einnahme aus 1 Tonnenkilometer an sechster und betreffs der Ausnutzung der Ladefähigkeit seiner Güterwagen sogar erst an siebenter Stelle. Geringer ist die letztere nur bei der Mecklenburgischen Friedrich-Franz- und der Main-Neckar-Bahn.

6. Finanzielle Ergebnisse.

Im Gegensatz zu den vorangegangenen Jahren haben die finanziellen Ergebnisse der badischen Staatsbahnen im Jahre 1900 — absolut wie mit den anderen deutschen Staatsbahnen verglichen — eine höchst ungünstige Wendung genommen. Unter allen deutschen Staatsbahnen haben die badischen auf das Kilometer durchschnittlicher Betriebslänge allerdings die dritthöchste Einnahme zu verzeichnen. Die der sächsischen Bahnen ist nicht wesentlich höher, während die der Main-Neckar-Bahn sich riesenhoch über die Einnahme aller übrigen Bahnen erhebt. Aber auch die Ausgaben stellen Baden in die dritte Reihe, dicht hinter Sachsen, und mit seinen abnorm hohen sachlichen Ausgaben allein steht Baden sogar an zweiter Stelle. Nur die Main-Neckar-Bahn mit ihrem gewaltigen Verkehr und den durch diesen bedingten sehr hohen Ausgaben hat sie hier noch vor sich. Den Einnahmen gegenübergestellt, aber hat überhaupt keine andere deutsche Staatsbahn einen derartig hohen Ausgabensatz aufzuweisen wie die badischen Bahnen. Mit 78,04 Prozent der Einnahmen ist der Betriebskoëffizient der badischen Eisenbahnen fast 15 Prozent höher als der durchschnittliche aller deutschen Staatsbahnen*); er stellt damit selbst den sehr hohen Sachsens (75,35 Prozent) noch in den Schatten. Dieses anormale Verhältnis zwischen Einnahmen und Ausgaben im Verein mit dem Umstande, daß das Anlagekapital der badischen Staatseisenbahnen das zweithöchste der gesamten deutschen Staatsbahnen ist, hat im Jahre 1900 die Rente der badischen Bahnen auf den vorletzten Platz unter den deutschen Staatsbahnen gewiesen, während sie im Jahr zuvor mit 4,85 Prozent noch an fünfter Stelle stand. Das Jahr 1901 dürfte darin eher noch eine Verschlechterung als eine Besserung gebracht haben.

*) Der Durchschnitt von 63,48 Prozent ist, weil durch den niedrigen Betriebskoëffizienten des großen preußischen Netzes stark beeinflußt, allerdings niedriger als der Koëffizient aller deutschen mit Ausnahme eben der preußisch-hessischen Bahnen.

Digitized by Google

3) Ausstattung mit Betriebsmitteln.

	Beschaffungskosten der Betriebsmittel auf 1 km durchschnittl. Betr.-Länge ℳ	Auf 10 km durchschnittlicher Betriebslänge kamen				
		Lokomotiven	Personenwagenachsen	Gepäck- und Güterwagenachsen	Plätze der Personenwagen	Ladefähigkeit d. Güterwagen Tonnen
Badische Staatsbahnen	58 493	4,42	23,25	162,27	467	993,09
Bayerische „	36 902	2,96	17,80	90,05	315	522,29
Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen	56 241	3,98	18,04	196,05	345	1 082,20
Oldenburgische Staatsbahnen	18 609	2,33	8,89	55,26	163	297,85
Verein. Preußisch-hessische „	53 074	4,18	18,80	193,40	362	1 187,48
Sächsische „	62 221	4,65	30,25	227,13	581	1 224,23
Württembergische „	39 225	3,40	18,84	105,37	344	628,00
Main-Neckar-Bahn	84 470	7,76	61,37	147,06	1 072	876,48
Mecklenburg. Friedrich-Franz-Eisenbahn	16 714	1,49	7,79	53,51	150	314,10
Deutsche Staatsbahnen	50 128	3,95	19,16	172,80	365	1 040,00

4) Der Personenverkehr.

	Auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge sind geleistet worden Wagenachskilometer	Auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge kamen		Jede Wagenachse war durchschnittl. besetzt mit Personen	Jede Person ist durchschnittlich gefahren	Jede Person erbrachte Einnahme	Für ein Personenkilometer wurden durchschnittlich erzielt
		Personenkilometer	Einnahme ℳ		km	ℳ	Pfg.
Badische Staatseisenbahnen . .	119 744	459 528	15 122	3,84	16,85	0,63	3,13
Bayrische „ . .	74 633	264 967 †	9 148 †	3,55 †	26,56	0,98	3,24
Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen	98 250	357 293 †	11 461 †	3,64 †	18,15	0,70	3,03
Oldenburgische Staatseisenbahnen .	44 239	214 562	6 166	4,85	14,84	0,61	2,77
Preußisch-hessische „	90 486	470 749 †	12 890 †	5,20 †	20,06	0,61	2,64
Sächsische „	120 157	547 839 †	15 777 †	4,56 †	19,39	0,58	2,78
Württembergische „	86 641	377 557 †	11 211 †	4,36 †	17,78	0,55	2,84
Main-Neckar-Bahn	287 871	1 700 167	39 406	5,91	27,37	0,61	2,20
Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn	33 071	143 551	4 942	4,34	29,94	1,19	3,37
Deutsche Staatsbahnen	89 813	432 479 †	12 318 †	4,82 †	20,28	0,65	2,74

Digitized by Google

5) Der Güterverkehr.

	Auf 1 km durchschnittl. Betriebslänge wurden geleistet Wagenachskilometer	Auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge kamen		Jede Tonne		Aus 1 Tonnenkilometer wurden durchschnittlich erzielt	Die Nutzlast betrug für jede bewegte Achse (belad. u. leere Wagen) % der Ladefähigkeit
		Tonnenkilometer	Einnahme	legte durchschnittlich zurück	und erbrachte durchschnittlich		
			ℳ	km	ℳ	₰	
Badische Staatseisenbahnen . .	301 480	694 924	28 173	78,75	3,19	4,05	39,48
Bayerische „ . .	204 182	477 558 †	18 361 †	142,45	5,48	3,84	42,35
Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen	333 919	1 003 091 †	33 208 †	74,80	2,48	3,31	54,31
Oldenburgische Staatseisenbahnen	90 104	208 024	8 817	63,32	2,68	4,24	43,38
Verein. Preuß.-hessische „	308 391	829 356 †	29 530 †	117,63	4,19	3,56	46,23
Sächsische „	287 363	671 364 †	28 759 †	68,09	2,92	4,28	43,85
Württembergische „	167 568	386 088 †	17 461 †	84,03	3,80	4,52	39,87
Main-Neckar-Bahn	284 710	606 134	30 534	39,87	2,01	5,04	35,36
Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn	52 007	113 470	5 538	56,00	2,73	4,88	37,96
Deutsche Staatsbahnen . . .	280 497	735 740 †	26 880 †	107,77	3,94	3,65	45,59

6) Finanzielle Ergebnisse.

	Auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge entfielen				Die Ausgaben betrugen vom Hundert der Einnahmen	Der Ueberschuß stellte sich für 1km Betriebslänge auf	Die Rente des Anlage-Kapitals betrug
	Einnahmen	Sachliche Ausgaben	Persönliche Ausgaben	Angestellte des gesamten Betriebes			
	ℳ	ℳ	ℳ			ℳ	%
Badische Staatsbahnen	49 744	23 483	15 335	12,39	78,04	10 925	3,27
Bayrische „	30 318	11 669 †	10 410 †	8,76 †	72,77	8 255	3,38
Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen	48 958	19 119 †	15 281 †	13,86 †	70,09	14 644	4,50
Oldenburgische Staatsbahnen . .	17 709	8 126	5 239	5,77	75,47	4 344	5,63
Verein. preuß.-hessisch. „	45 603	14 557 †	12 567 †	11,53 †	59,48	18 480	7,17
Sächsische „	51 493	19 356 †	20 371 †	17,01 †	75,35	12 691	3,87
Württembergische „	31 970	12 650 †	9 957 †	8,94 †	70,20	9 526	2,91
Main-Neckar-Bahn	75 875	34 752	20 404	16,88	72,69	20 719	9,12
Mecklenburg. Friedrich-Franz-Eisenbahn	11 260	4 440	3 199	4,20	67,87	3 618	4,52
Deutsche Staatsbahnen	42 663	14 611 †	12 538 †	11,29 †	63,48	15 579	5,96

Digitized by Google

Beilagen.

Digitized by Google

Expropriationsgesetz vom 28. November 1835 bezw. 29. März 1838.

(Gesetz von 1835 §§ 1—3, Gesetz von 1838, Gesetz von 1835 ab § 24.)

---

§ 1.

Niemand kann aus Gründen des öffentlichen Nutzens zur Abtretung seines Eigentums oder anderer auf unbewegliche Sachen bezüglichen Rechte angehalten werden, ohne vorausgegangene Entschädigung.

§ 2.

Als öffentlich gilt der Nutzen der Unternehmungen, für welche die Abtretung gefordert wird, nicht nur, wenn er dem Staat unmittelbar, sondern auch, wenn er demselben bloß mittelbar, zunächst oder unmittelbar aber einer Staatsanstalt, oder einer oder mehreren Gemeinden zugut kommt.

§ 3.

Ueber die Verbindlichkeit zur Abtretung entscheidet das Staatsministerium, über die Entschädigung der Richter, auf den Grund vorhergegangener Verhandlungen, welche sich nach den Vorschriften des zweiten und dritten Titels des gegenwärtigen Gesetzes richten.

Art. 1.

In Bezug auf die Zwangsabtretungen für die Eisenbahn von der hessischen Grenze nach Mannheim und für die Eisenbahn von Mannheim nach der Schweizer Grenze, sowie für die Seitenbahn nach Kehl kommen statt der im II. Titel des Gesetzes vom 28. August 1835 enthaltenen Vorschriften folgende Bestimmungen zur Anwendung.

Art. 2.

Wenn die vorgeschlagene Bahnlinie nach ihrer Grundfläche ausgesteckt ist, in der Art, daß nach den angebrachten Grenzzeichen sichtbar ist, welche Güter oder Gutsteile zur Anlage der Bahn gefordert werden, so begibt sich eine Kommission in die Gemeinden der durch die Bahnlinie durchschnittenen Gemarkungen, um die etwaigen Einsprachen und Anträge zu prüfen, welche von den beteiligten Eigentümern oder sonst Berechtigten gemacht werden mögen.

Art. 3.

Diese Kommission besteht

1. aus einem Vorstande, welchen das Ministerium des Innern ernennt;
2. in jedem Bezirke aus dem Beamten oder seinem Stellvertreter;
3. aus einem oder mehreren, vom Ministerium des Innern dazu beauftragten Ingenieuren oder Baumeistern;
4. in jeder Gemeinde aus dem Bürgermeister oder dessen Stellvertreter.

Der Kommissionsvorstand kann zur Beratung oder zur Erteilung von Aufklärungen noch andere Personen beiziehen, und auch dem Bürgermeister steht das Recht zu, zur Erteilung von Aufklärungen andere, der Sache kundige Personen beizurufen.

Digitized by Google

Art. 4.

Der Tag des Erscheinens der Kommissionen wird wenigstens acht Tage vorher in den gedachten Gemeinden öffentlich bekannt gemacht, mit dem Anhange, daß Jeder, welcher gegen die ausgesteckte Bahnlinie gegründete Einsprachen zu machen habe, dieselben bei der Tagfahrt der Kommission vortragen könne.

Die Kommission kann diese Tagfahrt an einem und demselben Orte für mehrere Gemeinden gleichzeitig abhalten.

Art. 5.

Wenn ein bereits bestehender Weg oder Wasserleitungs- oder Abzugskanal, welcher die Bahnlinie durchschneidet, eingehen oder verlegt werden soll, so ist dies an der Stelle, wo der Weg oder Kanal und die Bahnlinie sich durchkreuzen, durch öffentlichen Anschlag bekannt zu machen, und ferner bei Bestimmung der Tagfahrt in der Gemeinde selbst zu verkünden, mit dem Anhang, daß der Kommission auch die etwaigen Einsprachen gegen die Aufhebung oder Verlegung des Weges oder Kanals zur Prüfung vorgetragen werden können.

Art. 6.

Der Vorstand der Kommission kann auch, ehe eine Tagfahrt angeordnet wird, in der Gemeinde verkünden lassen, daß Diejenigen, welche gegen die ausgesteckte Bahnlinie oder gegen die etwa beabsichtigte Verlegung eines Weges oder Kanals Einsprache machen wollen, davon innerhalb acht Tagen dem Bezirksamte die Anzeige zu machen haben, indem nur, wenn innerhalb dieser Frist die Anzeige geschehe, eine Tagfahrt zur Prüfung der Einsprachen durch die Kommission werde angeordnet werden.

Art. 7.

Die im Art. 4 und im Art. 6 vorgeschriebene öffentliche Bekanntmachung hat in Bezug auf die Verbindlichkeiten der Eigentümer der in die ausgesteckte Bahnlinie fallenden Grundstücke dieselben Wirkungen, wie nach § 37 des Gesetzes vom 28. August 1835 die Bekanntmachung, daß der die abzutretende Liegenschaft bezeichnende Plan in dem Rathause niedergelegt sei.

Art. 8.

Erst auf die Vorlage dieser Verhandlungen, welche die Kommission mit ihrem Gutachten an das Ministerium des Innern einsendet, gibt das Staatsministerium das Erkenntnis, welches die Richtung der Bahn nach sicheren Merkmalen bestimmt, und da, wo eine Abweichung von der zuerst bezeichneten Bahnlinie (Art. 2) beschlossen wird, dieses ausdrücklich erwähnt.

Das Erkenntnis des Staatsministeriums wird, soweit es jeden Kreis betrifft, durch das Anzeigeblatt des Kreises bekannt gemacht.

Art. 9.

Soweit die Güter und Gutsteile, welche nach der vom Staatsministerium bestimmten Linie zur Herstellung der Bahn erforderlich sind, nicht durch gütliches Uebereinkommen erworben werden, sind sie von der Kommission nach ihren Eigentümern, ihrer Lage und ihrem Maße einzeln verzeichnen zu lassen und für jeden Kreis durch das Anzeigeblatt bekannt zu machen.

Art. 10.

Diese Bekanntmachung hat in Bezug auf die Abtretungsverbindlichkeit und auf das darauf einzuleitende Entschädigungsverfahren dieselben Wirkungen,

Digitized by Google

wie die im § 22 des Gesetzes vom 28. August 1835 erwähnte Verkündung eines Staatsministerial-Erkenntnisses.

Art. 11.

Wenn außer den zur Anlage der Eisenbahn selbst erforderlichen Grundstücken noch andere Plätze zum Zwecke dieses Unternehmens, z. B. zu Bahnhöfen, zu Verwaltungsgebäuden usw. in Anspruch genommen werden müssen, so sind in Bezug auf ihre Abtretung die im Gesetze vom 28. August 1835 enthaltenen Vorschriften anwendbar.

§ 24.

Bei Bestimmung der Entschädigungssumme wird der Wert zur Grundlage genommen, den die Liegenschaft im Falle einer Veräußerung nach Maßgabe ihrer Größe, Beschaffenheit und Lage und nach den Durchschnittspreisen der sechs letzten Jahre, oder sofern solche infolge eingetretener besonderer Umstände im letzten Jahre gestiegen sind, nach den neuesten Preisen haben würde.

§ 25.

Nebst dem allgemeinen Werte werden auch die besonderen Vorteile in Anschlag gebracht, welche die Sache dem Inhaber nach seinen Gewerbs- und anderen Verhältnissen außerdem gewährt.

§ 26.

Ist die Liegenschaft verpachtet, so wird bei Ausmittlung des Werts auch auf den bedungenen Pachtzins Rücksicht genommen, die Entschädigung des Pächters aber, wie bei freiwilligen Veräußerungen, nach den Landrechtsätzen 1745 bis 1747 bemessen.

§ 27.

Wenn eine Grunddienstbarkeit auf der abzutretenden Liegenschaft lastet, die nach der Abtretung aufhören soll, oder ohne wesentliche Erschwerung nicht mehr ausgeübt werden kann, so wird der dem Berechtigten zu ersetzende Wert derselben so angenommen, wie er sich in besonderer Hinsicht auf das herrschende Gut darstellt, und unabhängig hievon der Wert des abzutretenden dienenden Guts, mit Berücksichtigung der darauf ruhenden Dienstbarkeitslast, besonders bestimmt.

§ 28.

Wenn ein Grundzins oder eine Gilt auf einem abzutretenden Gute haftet, so ist dem Werte des letzteren derjenige Betrag beizuschlagen, welchen bei der Ablösung der Bezugsberechtigte nach dem Gesetz vom 5. Oktober 1820 im Falle einer Aufkündigung von Seiten des Pflichtigen mehr anzusprechen hätte, als er erhalten würde, wenn er selbst aufgekündet hätte.

§ 29.

Ist nur ein Teil einer Liegenschaft abzutreten, und bringt die neue Anlage dem übrig bleibenden Teile auch in anderen Beziehungen Nachteile, so kommen bei Bestimmung der Entschädigungssumme auch diese in Betracht.

§ 30.

Ist ein Teil eines Gebäudes zur Abtretung bestimmt, so kann der Eigentümer verlangen, daß ihm auch der übrige Teil abgenommen und für das Ganze Entschädigung geleistet werde.

Digitized by Google

§ 31.

Auch da, wo eines von mehreren zu demselben Gewerbsbetrieb gehörigen Gebäuden, oder ein zum Betrieb erforderlicher Platz abgetreten werden soll, kann der Eigentümer verlangen, daß ihm die zum nämlichen Gewerbsbetrieb gehörigen Gebäude oder Plätze insgesamt abgenommen werden, wenn ihm durch die Lostrennung des abzutretenden Teils der Betrieb unmöglich gemacht, oder doch wesentlich erschwert würde, ohne daß das Hindernis durch eine angemessene Einrichtung beseitigt werden könnte.

Ebendasselbe gilt auch da, wo eines von mehreren zu demselben Landwirtschaftsbetrieb gehörigen Gebäuden, oder ein dazu erforderlicher dabei gelegener Platz abgetreten werden soll.

§ 32.

Ist von andern Gütern ein Teil abzutreten, so kann der Eigentümer, auch wenn sie zu einem und demselben landwirtschaftlichen Betriebe gehören, gleichwohl nicht fordern, daß ihm das Ganze abgenommen werde, wohl aber, daß er außer dem Wert des abzutretenden Teils und außer dem Betrage, um welchen der übrigbleibende Teil etwa infolge der neuen Anlage minder wert wird, auch für dasjenige Vergütung erhalte, um was der übrigbleibende Teil durch seine eigene Verkleinerung oder Zerstückelung wegen Erschwerung des Anbaues oder aus anderen Gründen für den Inhaber an seinem Wert verliert. Verliert jedoch der übrigbleibende Teil in dieser doppelten Beziehung mehr als ein Viertel seines Wertes, so kann die Verwaltungsbehörde nicht angehalten werden, den dieses Viertel übersteigenden Betrag zu ersetzen, wenn sie sich erbietet, gegen Entschädigung das ganze Gut zu übernehmen.

§ 33.

Soll eine Berechtigung abgetreten werden, so kann der Eigentümer der Liegenschaft, zu deren Vorteil sie besteht, fordern, daß ihm die Liegenschaft selbst abgenommen werde, wenn dieselbe durch Entziehung der Berechtigung zu ihrer Bestimmung unbrauchbar, oder doch ihr Betrieb dadurch wesentlich erschwert, oder ihr Ertrag wesentlich vermindert wird.

§ 34.

Die durch die §§ 29, 30 und 32 dem Eigentümer gegebene Befugnis kommt in Fällen zerteilten Eigentums (Landrechtssatz 577 a, b) nur dem Nutzeigentümer zu.

Dem Nutznießer steht sie nicht zu, noch den Inhabern anderer Rechte an der vom Eigentümer abzutretenden Liegenschaft.

Inhaber von Grundgerechtigkeiten können jedoch, wenn die Ausübung derselben auf dem übrigbleibenden Teil des Gutes wesentlich erschwert wird, die Dienstbarkeit ganz aufgeben, und dafür den Ersatz des nach § 27 zu bestimmenden Werts derselben fordern.

§ 35.

Sind der abzutretende Teil einer Liegenschaft und der übrigbleibende, dessen gleichmäßige Abnahme der Eigentümer nach den Bestimmungen der §§ 30, 31 und 32 zu verlangen befugt wäre, zusammen verpachtet, so kann der Pächter, wenn der Eigentümer von jener Befugnis keinen Gebrauch macht, auch hinsichtlich des übrigbleibenden Teils die Aufhebung des Pachts begehren, ohne jedoch dann auch wegen dieses Teils die im § 26 bestimmte Pachtentschädigung ansprechen zu können.

Digitized by Google

§ 36.

In Fällen der verordneten Abtretung zu Bauplätzen (§ 19) hat Derjenige, der sie fordert, auch den zwischen der Häuserflucht und der Straßenrinne liegenden Vorplatz mit zu übernehmen, insofern nicht besondere Bestimmungen bestehen, wonach die Vergütung hiefür vom Staate oder von der Gemeinde zu leisten ist.

§ 37.

Dem Eigentümer ist untersagt, in den nächsten vier Monaten von der öffentlichen Bekanntmachung an, daß der die abzutretende Liegenschaft bezeichnende Plan in dem Rathause niedergelegt sei (§§ 18 und 19), oder von dem Tage an, da die Absicht der Verwaltungsbehörde, dieselbe im Wege der Zwangsabtretung zu einem öffentlichen Unternehmen zu erwerben, dem Eigentümer vor der Niederlegung des Plans urkundlich bekannt gemacht wurde, und ferner in den nächsten vier Monaten, welche auf die öffentliche Verkündung der Abtretungsverbindlichkeit (§ 22) folgen, ohne Zustimmung der Verwaltungsbehörde einen nicht vorher schon begonnenen Neubau oder andere Arbeiten vorzunehmen, welche die wesentliche Beschaffenheit der abzutretenden Güter ändern würden, widrigenfalls die hierauf verwendeten Kosten im Falle der wirklichen Abtretung bei Bestimmung der Entschädigungssumme nur insoweit berücksichtigt werden, als sie auch für den öffentlichen Zweck selbst, für welchen die Abtretung geschieht, den Wert der Liegenschaft erhöhen.

Kommt es in der Folge nicht zur wirklichen Abtretung, und leidet der Eigentümer dadurch, daß er wegen nicht erhaltener Zustimmung der die Abtretung begehrenden Verwaltungsbehörde den Neubau oder die andern Arbeiten unterlassen mußte, Schaden, so ist er berechtigt, von der Verwaltungsbehörde den Ersatz desselben zu verlangen, vorausgesetzt, daß der Eigentümer zu dem beabsichtigten Neubau die etwa erforderliche polizeiliche Erlaubnis bereits erhalten hat.

§ 38.

Während der im vorhergehenden § 37 bestimmten Fristen eingegangene Pachtverträge oder getroffene Verfügungen, durch welche Grunddienstbarkeiten auf das abzutretende Gut gelegt wurden, werden bei Festsetzung der Entschädigung nicht berücksichtigt, es sei denn, daß der Eigentümer zu einem solchen Vertrage oder zu einer solchen Verfügung die Zustimmung der Verwaltungsbehörde erhalten habe.

Wurde der Eigentümer dadurch, daß ihm diese Zustimmung verweigert wurde, an der Abschließung eines Pachtes oder an der Errichtung einer Grunddienstbarkeit gehindert, so hat er für den hieraus ihm zugehenden Nachteil, wenn die Abtretung nicht zustande kommt, Entschädigung zu fordern.

§ 39.

Nutznießungs-, Nutzungs- und Wohnungsrechte (L. R. S. 578, 624 und 625 bis 636) an der abzutretenden Liegenschaft, und darauf haftende Zehnten, Gilten, oder Grundzinse, werden bei Berechnung der Entschädigung so behandelt, wie wenn sie mit dem Eigentum in der nämlichen Person vereinigt wären.

Die Nutznießungsrechte, zu welchen auch die Rechte des Totbeständers gehören, gehen sodann auf die Entschädigungssumme über.

Für Nutzungs- oder Wohnungsrechte, soweit sie durch die Eigentumsabtretung aufgehoben oder geschmälert werden, ist, wo die Beteiligten nichts

Digitized by Google

anderes verabreden, aus der Entschädigungssumme eine jährliche Vergütung zu leisten; für die Zehnten aber ein nach dem Gesetze vom 15. November 1833 im zwanzigfachen, für die Gilten und Grundzinse aber ein nach dem Gesetze vom 5. Oktober 1820 § 5 im achtzehnfachen Betrag zu leistendes Ablösungskapital zu bezahlen.

§ 40.

Das Verfahren zur Bestimmung der Entschädigungssumme durch Uebereinkommen zwischen der Verwaltungsbehörde und den Beteiligten, oder durch Urteil oder einstweilige Verfügung des Richters, beginnt damit, daß auf Verlangen der Verwaltungsbehörde der Gemeinderat des Orts der gelegenen Sache ein Zeugnis ausstellt, welches hinsichtlich jedes einzelnen abzutretenden Guts folgende Angaben enthält:

1. Wer der Eigentümer, oder bei zerteiltem Eigentum, wer der Grundeigentümer und wer der Nutzeigentümer sei?
2. Wem etwa ein Nutznießungsrecht oder
3. ein Nutzungs- oder
4. ein Wohnungsrecht daran zustehe, oder
5. ein Grunddienstbarkeitsrecht, und welches?
6. Wer Zehnten, Gilten oder Grundzinse davon zu beziehen habe?
7. Ob es verpachtet oder vermietet sei, und an wen?
8. Welche Vorzugs- und Unterpfandsgläubiger darauf eingetragen seien, und mit welchen Summen?
9. Welche andere, von der Eintragung befreite, Vorzugs- oder Unterpfandsrechte (insbesondere der Ehefrauen und Mündel) darauf ruhen?

   Endlich
10. Wem sonst noch Rechte daran zustehen, und welche?

§ 41.

Der Gemeinderat fertigt das Zeugnis nach Maßgabe des Grund- und Pfandbuchs, und soweit hieraus das eine oder andere der bezeichneten Verhältnisse nicht hervorgeht, nach seiner sonstigen Kenntnis, wie er sie aus anderen Akten oder Urkunden, oder durch die Anmeldung oder Vernehmung des Eigentümers oder anderer Personen etwa verlangt hat.

§ 42.

Der Gemeinderat läßt das Zeugnis am Rathause öffentlich anschlagen, mit der Aufforderung, daß Diejenigen, welche außer den darin aufgeführten noch weitere Rechte an dem abzutretenden Gute ansprechen, solche innerhalb acht Tagen vom Tage des Anschlags an, dem Gemeinderat anzuzeigen haben, bei Vermeidung des Rechtsnachteils, daß sie damit bei der Abtretung des Guts und der Auszahlung des Preises nicht berücksichtigt werden, jedoch mit Vorbehalt etwaiger persönlicher Verbindlichkeiten des Eigentümers selbst.

§ 43.

Der Gemeinderat trägt die Ansprüche Derjenigen, die sich der ergangenen Aufforderung zufolge in der Frist noch melden, oder etwa erst Vorzugs- oder Unterpfandsrechte eintragen ließen, nachträglich auf das Zeugnis.

§ 44.

Nach Ablauf der achttägigen Frist macht der Gemeinderat den Eintrag in dem Grundbuche, daß das in Frage stehende Gut zur Zwangsabtretung be-

Digitized by Google

stimmt, und über die darauf ruhenden Lasten ein Zeugnis ausgestellt worden sei, und stellt sodann das Zeugnis selbst, welches am Schlusse die weitere Verkundung enthält, daß es acht Tage öffentlich angeschlagen gewesen, aber kein weiterer Anspruch angemeldet worden, und daß nun auch die Bestimmung des Guts zur Zwangsabtretung im Grundbuch vorgemerkt sei, der Verwaltungsbehörde zu.

§ 45.

Ein Uebereinkommen mit den im Gemeinderatszeugnis (§§ 40 bis 44) bezeichneten Beteiligten über die Entschädigungssumme ermächtigt die Verwaltungsbehörde zur Zahlung, mit den im vierten Teil bezeichneten Wirkungen, nur alsdann, wenn dasselbe in eine öffentliche Urkunde gebracht ist, welcher das Gemeinderatszeugnis beiliegt.

§ 46.

Hinsichtlich der Güter eines Minderjährigen oder Entmündigten kann der Vormund, mit Genehmigung der Obervormundschaftsbehörde, ein Uebereinkommen sowohl über die Abtretung als über die Entschädigung schließen.

§ 47.

Ebenso kann bei verlangter Abtretung von Ehestenergütern die Abtretung und die Entschädigungssumme mit Gerichtserlaubnis im Wege des Vertrags festgesetzt werden.

§ 48.

Findet die Verwaltungsbehörde nicht angemessen, eine Uebereinkunft mit den Beteiligten über die Entschädigung zu versuchen, oder kommt eine solche nicht zustande, so wendet sich dieselbe, um die Festsetzung durch richterliches Urteil herbeizuführen, mit einer Klage an das Untergericht, in dessen Bezirk das abzutretende Gut, oder der größere Teil desselben gelegen ist.

§ 49.

Die Klage enthält:

1. die Anführung oder Darlegung der im Anzeigeblatt verkündeten Entscheidung oder Vereinbarung über die Abtretungsverbindlichkeit;
2. das Gemeinderatszeugnis (§§ 40 bis 44);
3. die Darlegung der etwaigen Beweismittel über den Wert des abzutretenden Guts;
4. die Erklärung der Verwaltungsbehörde, wie viel sie für dasselbe (wie viel für das Gut selbst, und wie viel für die etwa darauf stehenden Früchte) zu zahlen bereit sei; endlich
5. den Antrag: den Eigentümer und die im Gemeinderatszeugnis angegebenen übrigen Beteiligten zur Abtretung um die angebotene Summe für schuldig zu erklären.

§ 50.

Wird die Klage nicht vor Ablauf von acht Monaten angebracht, von der öffentlichen Verkündung der Abtretungsverbindlichkeit (§ 22) an gerechnet, so ist sie nur zulässig, wenn damit zugleich eine neuerliche Verfügung des Staatsministeriums vorgelegt wird, daß die angeordnete Unternehmung ausgeführt, und die nach der früheren Verkündung dazu bestimmten Güter abgetreten werden sollen.

Sind von der öffentlichen Verkündung der Abtretungsverbindlichkeit an zwei Jahre abgelaufen, so kann solche Verfügung nur infolge eines neuen,

Digitized by Google

nach den Vorschriften des zweiten Titels des gegenwärtigen Gesetzes eingeleiteten Verfahrens erlassen und verkündet werden.

Nur hinsichtlich der verordneten Abtretungen zu Bauplätzen (§ 19) findet die Klage jederzeit statt, so lange nicht der festgesetzte Bauplan durch eine Verfügung des Staatsministeriums wieder aufgehoben ist.

§ 51.

Sind Güter verschiedener Eigentümer abzutreten, so kann sie die Verwaltungsbehörde gemeinschaftlich belangen.

Der Richter kann jedoch, wo die Güter verschiedener Art sind, oder nicht zusammenhängen, oder bei einzelnen derselben besondere, auf die Wertbestimmung einwirkende, Verhältnisse eintreten, die Trennung der Verhandlung verfügen.

Es sind aber, zur Ersparung der Kosten, auch in diesem Falle hinsichtlich aller Beklagten, soweit tunlich, für die Vornahme der Augenscheine und die Abschätzungen die nämlichen Tagfahrten anzuordnen.

§ 52.

Nach angebrachter Klage richtet sich die weitere Verhandlung nach den Regeln des abgekürzten Verfahrens, wie sie die bürgerliche Prozeßordnung vorschreibt, mit den in folgenden Bestimmungen enthaltenen Verschiedenheiten.

§ 53.

Das Gericht teilt die Klage den im Gemeinderatszeugnisse genannten Beteiligten mit, und ladet dieselben zu einer nicht über vierzehn Tage hinaus zu setzenden Tagfahrt vor, um sich über den Inhalt der Klage, die mit der Klage übergebenen Beweismittel, und die zu ernennenden Schätzer zu erklären, ihre Anforderungen zu stellen, und die solche begründenden oder unterstützenden Verhältnisse, mit Darlegung ihrer etwaigen Beweismittel, vorzutragen.

§ 54.

Die nicht erscheinenden Beklagten werden von folgenden besonderen, in der Vorladung ausdrücklich anzudrohenden, Versäumnisnachteilen getroffen:

1. Von dem Eigentümer und allen andern Beteiligten wird angenommen, daß sie den Wertanschlag der klagenden Verwaltungsbehörde anerkennen;
2. die eingetragenen Summen der Vorzugs- und Unterpfandsgläubiger, soweit sie durch den Wertanschlag der Verwaltungsbehörde gedeckt sind, werden an die Hinterlegungskasse,
3. der übrige Betrag aber an den Eigentümer des Guts bezahlt, mit Vorbehalt der Rechte der übrigen nicht erschienenen Beteiligten gegen diesen.

§ 55.

Beklagte, welche ihren Wohnsitz oder Aufenthaltsort außerhalb des Gerichtsbezirks haben, werden in der Vorladung zugleich angewiesen, spätestens in der Tagfahrt im Orte des Gerichts wohnende Gewalthaber namhaft zu machen für den Empfang aller Einhändigungen, welche nach den Gesetzen der Partei selbst, oder in dem wirklichen Wohnsitze derselben geschehen sollen.

§ 56.

Die klagende Verwaltungsbehörde wird zur Tagfahrt ebenfalls vorgeladen, um sich über die zu ernennenden Schätzer, sowie über das Vorbringen der Beklagten und deren etwaige Beweismittel zu erklären, mit der Androhung des

Digitized by Google

Rechtsnachteils im Fall des Nichterscheinens, daß sie damit ausgeschlossen, und mit der Ernennung der Schätzer und Anordnung der Schätzung auf den Grund der beiderseits vorgetragenen Tatumstände und Beweismittel vorgefahren werde.

§ 57.

Erscheinen die Beklagten in der Tagfahrt nicht, so werden, auf Antrag der Verwaltungsbehörde, die ihnen angedrohten Rechtsnachteile (§ 54) durch Versäumungserkenntnis ausgesprochen, gegen welches nur der Eigentümer und die Inhaber von Grunddienstbarkeiten und Pächter innerhalb der gesetzlichen Frist die Wiederherstellung verlangen können.

Die Wiederherstellung, auch wenn sie innerhalb der gesetzlichen Frist nachgesucht und erlangt wird, schiebt den Vollzug des Versäumniserkenntnisses nicht auf.

§ 58.

Wenn in Fällen, wo die Klage auf eine nach § 21 zustande gekommene Vereinbarung gebaut ist, der Eigentümer Einwendungen gegen dieses Uebereinkommen selbst vorbringt, so wird, mit einstweiliger Einstellung des Entschädigungsverfahrens, zum voraus hierüber verhandelt und entschieden, sofern nicht die Verwaltungsbehörde vorzieht, statt dessen nachträglich noch ein Erkenntnis des Staatsministeriums über die Verbindlichkeit zur Abtretung einzuholen, und nach dessen Verkündung die in den §§ 48 und 49 bezeichnete Klage von Neuem zu erheben.

§ 59.

Wenn sich die Parteien in der Tagfahrt über die Zahl und Personen der Schätzer nicht vereinigen, so ernennt das Gericht, in ungerader Zahl, in keinem Fall weniger als Drei.

§ 60.

Die von den Parteien erwählten oder vom Richter ernannten Schätzer sind verpflichtet, die Wahl oder Ernennung anzunehmen, insofern sie nicht erhebliche Gründe haben, solche abzulehnen.

§ 61.

Gegen die richterliche Ernennung der Schätzer findet keine Appellation statt.

§ 62.

Will der Eigentümer, der nur einen Teil seines Eigentums abtreten soll, in den Fällen der §§ 30 und 31 von dem Rechte, die Abnahme weiterer Teile oder des Ganzen zu fordern, Gebrauch machen, so hat er sein desfallsiges Begehren bei dieser ersten Tagfahrt anzubringen; sonst wird dasselbe nicht mehr berücksichtigt.

§ 63.

Am Schlusse dieser Verhandlungstagfahrt ordnet das Gericht jedenfalls zur Vornahme des Augenscheins und der Schätzung sofort eine weitere, ebenfalls nicht über vierzehn Tage hinauszusetzende Tagfahrt an, wozu die Schätzer und die Parteien vorzuladen sind, die letzteren mit dem Beisatz, daß sie am Schlusse der Tagfahrt über das Ergebnis des Augenscheins und der Schätzung mit ihrer Beweisanfechtung und Ausführung (bürgerliche Prozeßordnung § 548 und § 562) gehört, im Falle des Nichterscheinens aber mit dieser Prozeßhandlung ausgeschlossen werden, und daß sofort die Verkündung des Urteils erfolge.

§ 64.

Sind unter den Beklagten selbst Ansprüche bestritten, welche auf die Größe

Digitized by Google

der von der Verwaltungsbehörde zu leistenden Entschädigung keinen Einfluß haben, wie namentlich Nutzeigentums-, Nutznießungs-, Nutzungs- oder Wohnungsrechte, Zehnten, oder Vorzugs- und Unterpfandsrechte, so wird der Streit darüber zu besonderer Rechtsverfolgung verwiesen.

Es werden jedoch Diejenigen, welche solche Rechte in Anspruch nehmen, soweit sie bei einer höheren Bestimmung der ganzen Entschädigungssumme für das abzutretenden Gut beteiligt sind, vorläufig zur Mitvertretung des Eigentümers in dem Entschädigungsverfahren zugelassen.

§ 65.

Ebensowenig können Dritte, welche Eigentums- oder andere Ansprüche an das abzutretende Gut machen, oder darauf eine gerichtliche Hilfsvollstreckung betreiben, hierdurch den Lauf des Entschädigungsverfahrens aufhalten, wohl aber steht auch ihnen, soweit sie bei einer höheren Bestimmung der ganzen Entschädigungssumme beteiligt sind, die Befugnis zu, die Beklagten in diesem Verfahren mitzuvertreten, und ihre Ansprüche auf die das Gut vertretende Entschädigungssumme im besonderen Verfahren geltend zu machen.

§ 66.

In Fällen, wo der Eigentümer, der einen Teil seines Eigentums abtreten soll, die Abnahme weiterer Teile oder des Ganzen begehrt, erstreckt sich die Verhandlung, das Gutachten der Schätzer und die richterliche Entscheidung auch auf die Frage, ob die zur Begründung des Begehrens durch die §§ 31 und 33 geforderten Voraussetzungen vorhanden seien.

§ 67.

Das Urteil spricht in allen Fällen die Summe aus, um welche das Gut der Verwaltungsbehörde ganz oder teilweise abgetreten werden soll.

Es bestimmt den Betrag, welchen davon Pächter oder Grunddienstbarkeitsberechtigte wegen Aufhebung oder Beschränkung des Pachts oder der Dienstbarkeit zu empfangen haben.

Es entscheidet endlich, im Falle das abzutretende Gut natürliche oder erzogene Früchte (L. R. S. 583) trägt, ferner, wie viel für dieselben, sofern sie vom Inhaber nicht mehr bezogen werden können, besonders zu vergüten ist.

§ 68.

Die Rechtsmittel gegen dieses Urteil richten sich lediglich nach den Vorschriften der bürgerlichen Prozeßordnung. Sie haben unter keiner Voraussetzung aufschiebende Wirkung.

§ 69.

Hält die Verwaltungsbehörde für nötig, noch bevor der Richter erster Instanz über die Entschädigungssumme erkannt hat, zum Besitze des abzutretenden Guts zu gelangen, so kann sie, mit Vorlegung des Gemeinderatszeugnisses, eine einstweilige Verfügung begehren, wodurch sie der Richter zur Besitznahme des Guts ermächtigt, indem er zugleich ausspricht, welche Summe sie dafür vorläufig, mit Vorbehalt späterer endgültiger Festsetzung, und zwar vor der Besitznahme, an die Hinterlegungskasse zu bezahlen habe.

§ 70.

Das Gesuch um eine einstweilige Verfügung findet selbst vor Anbringung der im § 47 bezeichneten Klage statt, sobald nur die Entscheidung oder Vereinbarung über die Abtretungsverbindlichkeit im Anzeigeblatt verkündet und die Klage nach § 49 noch zulässig ist.

Digitized by Google

§ 71.

Auf das Gesuch ordnet der Richter in allen Fällen zu der Vornahme des Augenscheins, der Aufnahme des Zustandes des Guts, der Verhandlung über die zu bestimmende Entschädigungssumme und Vornahme der Schätzung, eine nicht über acht Tage hinauszusetzende Tagfahrt an, wozu außer der Verwaltungsbehörde und den im Gemeinderatszeugnisse aufgeführten Beteiligten, der Bürgermeister des Orts der gelegenen Sache, und drei oder mehrere vom Richter zu ernennende Schätzer, jedenfalls in ungerader Zahl, beigeladen werden.

Haben die Beteiligten ihren Wohnsitz oder Aufenthaltsort außerhalb des Gerichtsbezirks, so werden für sie von Amtswegen bestellte Vertreter beigeladen, insofern sie nicht bereits selbst Vertreter oder Bevollmächtigte am Orte des Gerichts aufgestellt haben.

§ 72.

Das, für das spätere Hauptverfahren übrigens nicht maßgebende, Gutachten der Sachverständigen wird in der nämlichen Tagfahrt abgegeben, und darauf vom Richter die einstweilige Verfügung verkündet.

§ 73.

Rechtsmittel gegen die erlassene einstweilige Verfügung finden nur statt, wenn der Grund der Beschwerde in verletzten Vorschriften des Verfahrens besteht, oder in der Verwerfung der Einrede der Unzuständigkeit oder der Unfähigkeit des Richters.

Sie haben unter keiner Voraussetzung aufschiebende Wirkung.

§ 74.

Erfolgt das Endurteil der ersten Instanz ehe die einstweilige Verfügung vollzogen ist, so verliert diese ihre Kraft, und es tritt das, ergriffener Rechtsmittel ungeachtet vollziehbare, Urteil an ihre Stelle.

Hat dagegen die Verwaltungsbehörde zur Zeit der Urteilsverkündung infolge der einstweiligen Verfügung die Zahlung bereits geleistet, so behält es hiebei so lange sein Bewenden, bis das Endurteil die Rechtskraft erlangt hat.

§ 75.

Hat die Verwaltungsbehörde infolge der einstweiligen Verfügung die angeordneten Summen an die Hinterlegungskasse bezahlt, so sind die Beteiligten befugt, sich dieselben, nach Maßgabe des Gemeinderatszeugnisses, vom Richter zuweisen zu lassen.

§ 76.

In allen Fällen steht dem Eigentümer und den anderen Beteiligten, nachdem die Verwaltungsbehörde eine einstweilige Verfügung erwirkt hat, das Recht zu, die unverzügliche Fortsetzung des Hauptverfahrens, sofern dasselbe nicht von der Verwaltungsbehörde selbst betrieben wird, zu verlangen, oder wenn die Verwaltungsbehörde eine Klage noch nicht übergeben hat, dieses Verfahren nun selbst einzuleiten, mittels einer eigenen Klage, in der sie ihre Anforderungen, mit Anführung der solche begründenden oder unterstützenden Verhältnisse und gleichzeitiger Darlegung ihrer etwaigen Beweismittel, sogleich selbst aufstellen, mit dem Antrag, die Verwaltungsbehörde zu der darauf anzuordnenden, nicht über vierzehn Tage hinauszusetzenden Tagfahrt mit der Androhung des Rechtsnachteils vorzuladen, daß im Falle des Nichterscheinens die in der Klage geforderten Entschädigungssummen als anerkannt angenommen werden.

Digitized by Google

§ 77.

Die Vormerkung im Grundbuch, daß das Gut zur Abtretung bestimmt sei hat die Wirkung, daß spätere Eigentumsveränderungen oder Beschränkungen, sowie spätere Eintragungen von Vorzugs- und Unterpfandsrechten, der Verwaltungsbehörde gegenüber, insofern sie infolge geleisteter Zahlung den nachfolgenden, wirklichen Erwerb des Guts innerhalb vier Monaten, vom Tage der Vormerkung an, in das Grundbuch eintragen läßt, keine Wirkung haben, ausgenommen, wenn sie der Verwaltungsbehörde noch vor der Auszahlung mittels Vorlegung einer öffentlichen Urkunde bekannt gemacht werden.

§ 78.

Das Gemeinderatszeugnis hat ebenfalls die Wirkung, daß darin nicht aufgeführte Ansprüche, welche vorher schon bestanden, von der Verwaltungsbehörde bei der Auszahlung der Entschädigungssumme nicht zu berücksichtigen sind, abermals unter Voraussetzung, daß die Zahlung, und infolge derselben die Eintragung des Eigentumserwerbs binnen der im vorhergehenden Paragraphen bestimmten viermonatlichen Frist erfolgt.

§ 79.

Die Verwaltungsbehörde bezahlt die ganze Entschädigungssumme an den Eigentümer des abzutretenden Guts, wenn in dem Gemeinderatszeugnisse außer ihm keine Beteiligten aufgeführt sind, oder später sich gemeldet haben, und ebenso, wenn in der nach § 53 angeordneten Tagfahrt nur der Eigentümer, oder weder er, noch ein anderer Beteiligter erschienen ist.

Eine Ausnahme machen die eingetragenen Summen der nichterschienenen Vorzugs- und Unterpfandsgläubiger, welche an die Hinterlegungskasse zu bezahlen sind.

In allen andern Fällen zahlt die Verwaltungsbehörde die Entschädigungssumme an die verschiedenen Beteiligten nach der zustande gekommenen Uebereinkunft, oder nach richterlicher Bestimmung, oder wenn es noch an der einen wie an der andern fehlt, sowie im Falle verweigerter Zahlungsannahme, an die Hinterlegungskasse.

§ 80.

Mit dem Tag, an welchem die durch Uebereinkunft, Urteil oder einstweilige Verfügung des Richters bestimmten Summen nach Maßgabe des § 77 bezahlt werden, geht das Eigentum des Guts, ohne daß es einer besonderen Besitznahme oder Besitzeinweisung bedarf, frei und unbelastet auf die Verwaltungsbehörde über, vorausgesetzt, daß die Zahlung, und darauf die Eintragung des Erwerbs innerhalb der im § 75 bestimmten viermonatlichen Frist erfolgen.

Sie kann darnach wegen zur Zeit unbekannt gebliebener Rechte nicht weiter in Anspruch genommen werden, und ist eben so wenig dem in den Landrechtsätzen 2185 und 2185a bestimmten Ueberbietungsrechte der Gläubiger unterworfen.

§ 81.

Erfolgen Zahlung und Eintragung des Erwerbs nicht innerhalb dieser Frist, so kann die Verwaltungsbehörde die Auszahlung nach Maßgabe des § 77 und mit der im vorstehenden § 78 bestimmten Wirkung nur dann leisten, wenn der Gemeinderat bescheinigt, daß in der Zwischenzeit, von Anfang jener Frist an bis dahin, keine weiteren Eigentumsveränderungen oder Belastungen im Grund- oder Unterpfandbuch eingetragen worden sind.

Digitized by Google

Sind in der Zwischenzeit solche Eintragungen geschehen, so hat sie vorerst wieder neue richterliche Bestimmung oder Uebereinkunft der Beteiligten zu veranlassen, oder die Zahlung an die Hinterlegungskasse zu leisten.

§ 82.

Die im Urteil bestimmte besondere Ersatzsumme für natürliche oder erzogene Früchte des abzutretenden Guts fällt weg, wenn der Inhaber die Früchte noch selbst bezog.

Dagegen hat derselbe, wenn er darnach, ehe die Verwaltungsbehörde das Gut infolge geleisteter Zahlung übernimmt, weitere Kosten auf den neuerlichen Anbau verwendet, außer deren Ersatz ferner fünf Prozent Zins von der ganzen Entschädigungssumme, von der Zeit der letzten Ernte oder des letzten Früchtebezugs an bis zum Zahlungstag, zu fordern, ohne daß jedoch ein Streit über den Betrag die Besitznahme der Verwaltungsbehörde aufhalten kann.

§ 83.

Das Urteil über die Entschädigung verliert, mit Ausnahme seiner Entscheidung über die Prozeßkosten, durch den Ablauf von drei Monaten, von eingetretener Rechtskraft an, seine Wirkung, wenn die Verwaltungsbehörde nicht innerhalb dieser Zeit durch, dem § 77 gemäß, geleistete Zahlung das Eigentum des abzutretenden Guts wirklich erwirkt.

§ 84.

Wird das Unternehmen, für welches die Abtretung geschehen ist, wieder aufgegeben, so kann der frühere Eigentümer das Gut, so fern an demselben nicht inzwischen den Wert erhöhende wesentliche Veränderungen vorgenommen wurden, gegen Rückerstattung der dafür erhaltenen Entschädigungssumme, wieder zurückfordern, vorausgesetzt, daß es innerhalb Jahresfrist von deren Empfang an geschieht; oder, wenn die Verwaltungsbehörde dasselbe vor Ablauf dieser Frist verkauft, ohne Rücksicht auf stattgehabte Veränderungen, das Einstandsrecht ausüben.

§ 85.

In Fällen, wo die Verwaltungsbehörde zum Behuf eines öffentlichen Unternehmens eine Berechtigung unentgeltlich aufzuheben oder zu beschränken beabsichtigt, indem sie dem Inhaber wegen des Entstehungstitels oder aus anderen Gründen ein Recht auf Entschädigung nicht zugesteht, oder wo sie zu gleichem Zweck ein Gut verwenden will, welches ihr bestritten wird, so ist der Streit hierüber von der zuständigen Behörde in besonderem Wege zuerst auszutragen, ehe das Verfahren über die Verbindlichkeit zur Abtretung und die Entschädigung eingeleitet wird.

§ 86.

Es kann jedoch die Verwaltungsbehörde dieses Verfahren, besonders wenn der Gegner sich im Besitze befindet, oder um sich selbst durch einstweilige Richtigstellung des Betrags gegen künftige Ueberforderungen für den Fall des Unterliegens in jenem Streite sicher zu stellen, auch vor Austrag desselben vorläufig einleiten, und gegen einstweilige vorschußweise Bezahlung der, im Falle des Obsiegens in der Hauptsache wieder zurückerhaltenden, Entschädigungssumme zur vorläufigen Abtretung gelangen.

§ 87.

In gleicher Weise ist die Verwaltungsbehörde befugt, in Fällen, wo nur das Dasein oder der Umfang eines behaupteten Pachts oder einer Grunddienstbarkeit, oder eines Grundzinses, oder einer Gilt bestritten ist, mit Vorbehalt

Digitized by Google

des besonderen nachträglichen Austrags des Streits, auf allen Fall die vorläufige Bestimmung des durch diese Verhältnisse bedingten und ebenfalls vorschußweise zu bezahlenden Entschädigungsbetrag zu verlangen.

§ 88.

Die Kosten des Verfahrens über die Verbindlichkeit zur Abtretung trägt in allen Fällen die Verwaltungsbehörde, und ersetzt den Beteiligten alle dadurch verursachten notwendigen Auslagen.

Es finden hierbei weder Stempel- noch Sportelgebühren statt.

§ 89.

Ebenso trägt die Verwaltungsbehörde allein die Kosten einer einstweiligen Verfügung und der zu deren Vorbereitung stattgehabten Tagfahrt, sowie die Kosten der Hinterlegung bei der Hinterlegungskasse, — ausgenommen, wo solche wegen verweigerter Zahlungsannahme, oder wegen eines Streits der Beklagten unter sich, erfolgte.

§ 90.

Sie hat ferner in dem Verfahren über die Entschädigung die Kosten der Klage (§§ 48 und 49) und des ihr beizulegenden Gemeinderatszeugnisses in allen Fällen auf sich zu behalten.

§ 91.

Das Erkenntnis über alle übrigen Kosten richtet sich nach den Bestimmungen der bürgerlichen Prozeßordnung, die Kosten des Abschätzungsverfahrens fallen jedoch allemal auf die Verwaltungsbehörde, sofern nach dem Ergebnis desselben auf eine höhere, als auf die von ihr angebotene Entschädigung erkannt wurde, über jene des Hauptverfahrens zur Feststellung der Entschädigungssumme insbesondere nach dem Verhältnis, in welchem das Anerbieten der Verwaltungsbehörde und die Anforderungen der Beklagten von der im Urteil bestimmten Summe abweichen.

§ 92.

Alles, was das Gesetz rücksichtlich der eine Abtretung fordernden Verwaltungsbehörde anordnet, gilt auch von denjenigen Privatpersonen oder Gesellschaften, welche für öffentliche, ihnen zur Ausführung oder Betreibung überlassene Unternehmungen Abtretungen begehren, vorausgesetzt, daß die Bedingungen der Zwangsabtretung vorhanden sind.

§ 93.

Ueberall, wo in dem gegenwärtigen Gesetze von Eigentümern die Rede ist, werden auch die Nutzeigentümer und die Berechtigungsinhaber der im § 6 bezeichneten Art darunter begriffen.

§ 94.

Wo in Notfällen, wie im Kriege, oder bei einem Brande, oder bei Wassergefahren, ein augenblicklicher Angriff oder die unverschiebbare Wegnahme fremden beweglichen oder unbeweglichen Eigentums notwendig geworden ist, wird die nachfolgende Entschädigung, sofern es sich nicht um eine nach den Gesetzen unentgeltlich zu tragende Last handelt, ebenfalls nach den Bestimmungen dieses Gesetzes ausgemittelt.

§ 95.

Alle bisherigen Gesetze und Verordnungen über das Verfahren bei gezwungenen Abtretungen zum öffentlichen Nutzen sind aufgehoben, mit Ausnahme der besonderen Gesetze und Verordnungen über das Recht des Bergbaues auf fremdem Eigentum, und über die Entschädigung in Brandfällen.

Digitized by Google

Neues Enteignungsgesetz vom 26. Juni 1899.

§ 1.

Das Eigentum und sonstige Rechte an Grundstücken können im Wege der Enteignung nur für ein bestimmtes, dem öffentlichen Nutzen dienendes Unternehmen und nach vorgängiger Entschädigung entzogen oder beschränkt werden.

Ueber die Verbindlichkeit zur Abtretung oder zur Duldung der Beschränkung entscheidet das Staasministerium.

§ 2.

Gesetzliche Vorschriften, welche die Veräußerung oder Teilbarkeit eines Grundstückes ausschließen oder beschränken, sowie Vorkaufsrechte dritter Personen stehen der Enteignung nicht entgegen.

§ 3.

Die Enteignung findet nur statt, soweit es zur zweckentsprechenden Ausführung des Unternehmens und der dazu gehörigen Anlagen und Einrichtungen erforderlich ist.

§ 4.

Handlungen, welche zur Vorbereitung eines die Enteignung rechtfertigenden Unternehmens erforderlich sind, muß mangels einer gütlichen Einigung unter den Beteiligten auf Anordnung des Bezirksamts der Besitzer (Eigentümer, Erbbauberechtigte, Nießbraucher, Pächter oder Mieter) auf seinem Grund und Boden geschehen lassen. Es ist ihm jedoch der hierdurch etwa entstehende, in Ermangelung gütlicher Vereinbarung im Rechtsweg festzustellende Schaden zu vergüten. Dem Unternehmer kann die vorherige Leistung einer angemessenen Sicherheit zur Auflage gemacht werden. Das Bezirksamt ist verpflichtet, eine solche Auflage zu machen, wenn ein Beteiligter die Sicherheitsleistung verlangt und wenn nicht der Unternehmer eine juristische Person des öffentlichen Rechtes ist.

Die Verfügung, wodurch die Ermächtigung zur Vornahme solcher Vorarbeiten erteilt wird, muß die Art und den Umfang dieser Vorarbeiten, sowie die Behörde oder die Personen, welche mit der Vornahme beauftragt sind, bezeichnen und ist in den betreffenden Gemeinden in ortsüblicher Weise bekannt zu machen.

Von dem Beginn der Vorarbeiten ist mindestens zwei Tage zuvor unter Bezeichnung der Zeit und Stelle, wo sie stattfinden sollen, der Ortspolizeibehörde Anzeige zu machen, welche die Beteiligten zu benachrichtigen hat. Die Ortspolizeibehörde ist ermächtigt, den mit den Vorarbeiten beauftragten Personen auf Kosten des Unternehmers einen Sachverständigen beizugeben, um vorkommende Beschädigungen sogleich festzustellen und abzuschätzen. Der durch die Schätzung ermittelte Schadensbetrag ist vorbehaltlich anderweiter Feststellung im Rechtswege den Beteiligten sofort auszubezahlen, widrigenfalls die Ortspolizeibehörde auf den Antrag des Beteiligten die Fortsetzung der Vorarbeiten zu hindern verpflichtet ist.

Zum Betreten von Gebäuden und eingefriedigten Hof- und Gartenräumen bedarf der Unternehmer, insoweit dazu der Besitzer seine Einwilligung nicht ausdrücklich erteilt, in jedem einzelnen Falle einer besonderen Erlaubnis der

Digitized by Google

Ortspolizeibehörde, welche die Besitzer zu benachrichtigen und zur Offenstellung der Räume zu veranlassen hat.

Eine Zerstörung von baulichen Anlagen oder ein Fällen von Bäumen ist nicht gestattet.

§ 5.

Der Unternehmer ist verpflichtet, die durch die Ausführung des Unternehmens bedingten Aenderungen an bestehenden öffentlichen Anlagen und Einrichtungen in der Weise vorzunehmen, daß dadurch dem öffentlichen Bedürfnis in gleichem Maße wie durch den bisherigen Zustand genügt wird, und zugleich diejenigen Anlagen und Einrichtungen herzustellen, welche im öffentlichen Interesse oder für die benachbarten Grundstücke zur Sicherung gegen Gefahren und Nachteile infolge des Unternehmens notwendig werden.

Auch die Unterhaltung dieser Anlagen und Einrichtungen liegt ihm ob, insoweit dieselbe über den Umfang der bestehenden Verpflichtungen zur Unterhaltung vorhandener demselben Zwecke dienender Anlagen und Einrichtungen hinausgeht.

Ueber diese Verpflichtungen ist nötigenfalls im Abtretungsverfahren nähere Bestimmung zu treffen. Die Ueberwachung des Vollzugs erfolgt nach den Anordnungen des Ministeriums des Innern, welches überdies, falls sich die Notwendigkeit von Auflagen gemäß Absatz 1 erst infolge der Ausführung oder des Betriebs des Unternehmens ergiebt, solche dem Unternehmer auch noch nach Beendigung des Abtretungsverfahrens machen kann.

Entsteht nach der Erlassung der Entscheidung des Staatsministeriums, bezw. des Ministeriums des Innern unter den Beteiligten ein Streit über den Umfang der in Absatz 2 bezeichneten Unterhaltungspflicht, so entscheidet hierüber der Bezirksrat als Verwaltungsbehörde.

§ 6.

Die Pflicht der Entschädigung liegt dem Unternehmer ob.

Die Entschädigung ist in Geld zu leisten.

§ 7.

Die Entschädigung für die Entziehung des Eigentums umfaßt den Wert des abzutretenden Grundstücks einschließlich der miteigneten Zubehör und Früchte, sowie den etwaigen weiteren Schaden, welcher dem Eigentümer infolge der Abtretung in seinem übrigen Vermögen erwächst.

§ 8.

Für die Bemessung des Werts ist der Zeitpunkt der öffentlichen Bekanntmachung der in § 19 Absatz 3 bezeichneten Verfügung, im Falle des § 34 Absatz 2 der Zeitpunkt der Vereinbarung maßgebend.

Eine Erhöhung oder Verminderung des Wertes, welche erst durch die Ausführung des Unternehmens eintritt, kommt hierbei nicht in Anschlag.

Die Möglichkeit einer künftigen vorteilhafteren Benützung oder Verwendung des Grundstücks kommt nur insoweit in Betracht, als dadurch der Wert desselben bereits erhöht ist.

Im Falle des § 30 ist der Wertbemessung der Zeitpunkt der Einkunft des Abtretungsbegehrens beim Bezirksamt mit der Maßgabe zu Grunde zu legen, daß die Entschädigung für das nach dem Ortsbauplan zur Anlegung neuer Straßen oder Plätze erforderliche Gelände ohne Rücksicht auf die Erhöhung oder Verminderung des Wertes bestimmt wird, welche erst infolge der Aufstellung des Ortsbauplanes eingetreten ist.

Digitized by Google

§ 9.

Die bisherige Benützungsart kann bei der Berechnung des außer dem Werte zu ersetzenden Schadens nur bis zu dem Betrage Berücksichtigung finden, welcher aufgewendet werden muß, damit der Eigentümer ein anderes Grundstück in derselben Weise und mit gleichem Nutzen gebrauchen kann.

§ 10.

Wird nur ein Teil des Grundbesitzes eines Eigentümers in Anspruch genommen, so ist bei Festsetzung der Entschädigung auch der Wert in Betracht zu ziehen, welcher auf dem örtlichen und wirtschaftlichen Zusammenhange des abzutretenden Teiles mit dem Ganzen beruht.

§ 11.

Wenn ein im Zusammenhange stehender Grundbesitz eines Eigentümers durch die Abtretung eines Teiles so verkleinert oder zerstückelt werden würde, so daß der übrig bleibende Grundbesitz nach seiner bisherigen Bestimmung nicht mehr zweckmäßig benützt werden kann, so kann der Eigentümer verlangen, daß der Unternehmer das Ganze gegen Entschädigung übernimmt.

Trifft die geminderte Benützbarkeit nur bestimmte Teile des Gesamtgrundbesitzes, so beschränkt sich die Pflicht zur Mitübernahme auf diese Teile.

Bei Gebäuden, welche teilweise in Anspruch genommen werden, umfaßt diese Pflicht jedenfalls das ganze Gebäude.

§ 12.

Für Neubauten, Anpflanzungen, sonstige neue Anlagen und Verbesserungen wird, wenn aus der Art der Anlage, dem Zeitpunkt ihrer Errichtung oder anderen Umständen hervorgeht, daß dieselben nur in der Absicht vorgenommen worden sind, eine höhere Entschädigung zu erzielen, beim Widerspruch des Unternehmers eine Vergütung nur insoweit gewährt, als durch die Aufwendungen der Unternehmer bereichert wird.

Im Uebrigen ist dem Eigentümer die Wiederwegnahme auf seine Kosten bis zum Eigentumsübergang (§ 50) bezw. bis zur Besitzeinweisung (§ 52) vorbehalten.

§ 13.

Ist das abzutretende Grundstück mit einer Grunddienstbarkeit belastet, die nach der Abtretung aufhören soll, so wird die Entschädigung des Berechtigten nach dem Minderwerte bemessen, den sein Grundstück infolge des Aufhörens der Grunddienstbarkeit haben wird, der Wert des abzutretenden belasteten Grundstücks dagegen unter Berücksichtigung der bestehenden Grunddienstbarkeit bestimmt. Neben dem Ersatz des Werts hat der Berechtigte Entschädigung für den etwaigen weiteren Schaden zu beanspruchen, der ihm infolge der Entziehung der Grunddienstbarkeit in seinem übrigen Vermögen erwächst.

An Stelle der Entschädigung für die Entziehung der Grunddienstbarkeit kann der Berechtigte verlangen, daß der Unternehmer das herrschende Grundstück selbst gegen Entschädigung übernimmt, wenn dasselbe infolge der Entziehung der Dienstbarkeit nach seiner bisherigen Bestimmung nicht mehr zweckmäßig benützt werden kann.

Wenn durch die Abtretung des belasteten Grundstücks oder eines Teiles desselben die Ausübung der Grunddienstbarkeit wesentlich erschwert wird, kann der Berechtigte gegen Verzicht auf die Grunddienstbarkeit von dem Unternehmer die in Absatz 1 bestimmte Entschädigung verlangen.

Digitized by Google

§ 14.

Haftet auf dem abzutretenden Grundstück ein Erbbaurecht, eine beschränkte persönliche Dienstbarkeit oder eine Reallast, so ist dem Berechtigten ein Anteil an der für die Abtretung des Eigentums zu leistenden Entschädigung zuzuweisen, welcher sich nach der Wertsverminderung bestimmt, die das Grundstück durch das Bestehen der Berechtigten erfährt.

Ist das Grundstück mit einem Nießbrauch belastet, so tritt an die Stelle des Nießbrauches an dem Grundstück der Nießbrauch an der Entschädigungssumme.

Stellt sich aber der dem Berechtigten zuzuweisende Anteil oder Nießbrauch als zum Ersatz des ihm durch das Erlöschen seines Rechtes zugefügten Vermögensschadens unzureichend heraus, so muß ihm noch eine besondere Entschädigung bis zum Betrage dieses Schadens gewährt werden.

Im Falle der Belastung des abzutretenden Grundstücks mit Hypotheken, Grund- oder Rentenschulden haftet die dem Eigentümer zu gewährende Geldentschädigung dem Berechtigten an Stelle des Grundstücks.

Ist das abzutretende Grundstück mit einem Vorkaufsrechte (§ 1094 ff. B.-G.-B.) belastet, so kann der Berechtigte von dem Unternehmer den Ersatz des Interesses, welches er an der Geltendmachung seines Rechtes hatte, verlangen.

Pächter und Mieter des abzutretenden Grundstücks können das Interesse, welches sie an Fortsetzung des Pachtes oder der Miete bis zu deren Ablauf hatten, von dem Unternehmer ersetzt verlangen.

Dieser Anspruch steht dem Pächter oder Mieter dem Unternehmer gegenüber nicht zu, wenn der Pacht- oder Mietvertrag von dem Eigentümer des zur Enteignung bestimmten Grundstücks nach der öffentlichen Bekanntmachung der im § 19, Absatz 3 bezeichneten Verfügung und im Falle des § 30 nach der Einkunft des Abtretungsbegehrens beim Bezirksamt abgeschlossen worden ist.

§ 15.

Die Entschädigung für die Beschränkung des Eigentums sowie für die Entziehung oder Beschränkung von Rechten an Grundstücken ist nach denselben Grundsätzen zu bestimmen, wie für die Entziehung des Eigentums.

Würde durch eine Beschränkung das Grundstück in einer Weise belastet, daß dasselbe nach seiner bisherigen Bestimmung nicht mehr zweckmäßig benützt werden könnte, so kann der Eigentümer verlangen, daß statt der Auferlegung der Beschränkung das Eigentum von dem Unternehmer erworben werde.

Soll eine Grunddienstbarkeit abgetreten werden, so findet § 13 Absatz 2 gleichfalls Anwendung.

§ 16.

Der Antrag auf Einleitung des Verfahrens ist bei dem Bezirksamte zu stellen, in dessen Bezirk die Grundstücke gelegen sind, hinsichtlich deren eine Enteignung erfolgen soll.

§ 17.

Der Antrag muß enthalten:

1. eine Beschreibung des beabsichtigten Unternehmens nach dem hierfür festgestellten Plane, geeignetenfalls mit Angabe der an bestehenden öffentlichen Anlagen und Einrichtungen vorzunehmenden Aenderungen und der im öffentlichen Interesse oder für die benachbarten Grund-

Digitized by Google

stücke zur Sicherung gegen Gefahren und Nachteile herzustellenden Anlagen und Einrichtungen;

2. die Bezeichnung der zu enteignenden Grundstücke oder Rechte an solchen oder der aufzuerlegenden Beschränkung mit Angabe der Grundstücksnummern, der Flächenmaße und Kulturarten oder der bisherigen Zweckbestimmung und der Belastungen der einzelnen Grundstücke sowie der Namen der Eigentümer und der Berechtigten;
3. die Angabe der von dem Unternehmer für die Entziehung oder Beschränkung des Eigentums oder der Rechte angebotenen Entschädigungen.

Beizufügen sind:

1. ein mit den erforderlichen Längen- und Querschnitten versehener Auszug aus dem Plane für das Unternehmen, woraus die Lage und das Flächenmaß der in Betracht kommenden Grundstücke und der abzutretenden Teile ersichtlich sein muß;
2. beglaubigte Abschriften der Grundbuchseintragungen, die sich auf die im Antrage bezeichneten Grundstücke beziehen.

§ 18.

Gehören die Grundstücke zu den Gemarkungen verschiedener Gemeinden, so ist für jede derselben besonderer Antrag nach § 17 zu stellen.

§ 19.

Das Bezirksamt erstattet über den Antrag, sofern dieser nicht von einer staatlichen Verwaltungsbehörde gestellt ist, zunächst Anzeige an das Ministerium des Innern.

Wird von dem Ministerium des Innern das Enteignungsverfahren nicht beanstandet und ist gegen die Vollständigkeit des Antrags seitens des Bezirksamts nichts zu erinnern, so teilt dasselbe den Antrag nebst Beilagen dem Bürgermeister des Orts der gelegenen Sache mit, indem es zugleich Tagfahrt für die Versammlung der Kommission anordnet, welche die Notwendigkeit der in Antrag gebrachten Enteignung und zugleich auch zu prüfen und zu begutachten hat, ob und welche Verpflichtungen dem Unternehmer für den Fall der Enteignung gemäß § 5 des Gesetzes aufzuerlegen sein würden.

In der die Tagfahrt anordnenden und durch Einrückung in das amtliche Verkündigungsblatt öffentlich bekannt zu machenden Verfügung ist den Beteiligten zu eröffnen, daß ihnen freistehe, in der Tagfahrt ihre etwaigen Einwendungen gegen das Unternehmen oder gegen die an bestehenden öffentlichen Anlagen und Einrichtungen beabsichtigten Aenderungen vorzubringen und Anträge auf die dem Unternehmer im öffentlichen Interesse oder für die benachbarten Grundstücke zur Sicherung gegen Gefahren und Nachteile zu machenden Auflagen zu stellen.

Dem Unternehmer kann von dem Bezirksamt aufgegeben werden, noch vor der Tagfahrt die Umfangsgrenzen des beabsichtigten Unternehmens und der für dasselbe erforderlichen Anlagen der Art in der Natur ersichtlich zu machen, daß den Beteiligten erkennbar wird, welche Grundstücke und Teile derselben für das Unternehmen erforderlich werden.

§ 20.

Wenigstens 8 Tage vor der Tagfahrt läßt der Bürgermeister die dieselbe anordnende amtliche Verfügung durch öffentlichen Anschlag und in der sonst ortsüblichen Weise zur allgemeinen und durch mündliche oder schriftliche Er-

Digitized by Google

öffnung zur besonderen Kenntnis der im Deutschen Reiche an bekannten Orten anwesenden Beteiligten bringen, mit der weiteren Nachricht, daß der Antrag und Planauszug während dieser Zeit zu Jedermanns Einsicht im Rathause niedergelegt seien.

§ 21.

Die Kommission besteht aus:

1. einem Beamten des Bezirksamts,
2. einem oder mehreren von der zuständigen Behörde zu bezeichnenden technischen Beamten oder Sachverständigen,
3. dem Bürgermeister des Orts der gelegenen Sache oder dem Stellvertreter desselben.

Der Beamte des Bezirksamts kann zur Beratung oder zur Erteilung von Aufklärungen auch noch andere Personen beiziehen. Auch dem Bürgermeister steht das Recht zu, zur Erteilung von Aufklärungen andere der Sache kundige Personen beizurufen.

§ 22.

Die Tagfahrt findet in der Gemeinde, in deren Gemarkung die in Betracht kommenden Grundstücke liegen, oder in der Nähe derselben und, wenn die Grundstücke zu den Gemarkungen verschiedener Gemeinden desselben Bezirks gehören, nach Umständen entweder in einer jeden derselben oder in derjenigen statt, welche hierfür als die angemessenste erscheint.

§ 23.

Die Kommission erforscht und prüft bei der Tagfahrt alle Verhältnisse, von welchen das Urteil über die Notwendigkeit der zur Ausführung des beabsichtigten Unternehmens verlangten Abtretung oder Beschränkung, sowie über die dem Unternehmer auf Grund des § 5 aufzuerlegenden Verpflichtungen abhängt, nimmt, wo sie es angemessen findet, Augenscheine vor, hört die vor ihr erscheinenden Beteiligten mit ihren Erinnerungen und Anträgen und beruft auch die Nichterschienenen, sowie andere Personen, wenn sie die Vernehmung der Einen oder Anderen für nötig erachtet.

§ 24.

Wenn bei den Verhandlungen der Kommission Aenderungen des Planes für das Unternehmen in Frage kommen, welche auf die verlangte Abtretung oder Beschränkung oder auf die Verpflichtung des Unternehmers nach § 5 von Einfluß sind, so hat die Kommission auch die hierauf bezüglichen Vorschläge, sofern sie nicht offenbar verwerflich erscheinen, an Ort und Stelle der nämlichen Prüfung zu unterziehen. Den hierdurch etwa berührten neuen Beteiligten ist, soweit tunlich, sofort, im Uebrigen nachträglich zur Abgabe ihrer Erklärungen Kenntnis zu geben.

§ 25.

Die Kommission versucht bei der Tagfahrt oder nach derselben über die Abtretungen oder Beschränkungen, sowie über die Entschädigungen mit den erschienenen Beteiligten ein Uebereinkommen zu Stande zu bringen.

§ 26.

Kommt eine Vereinbarung über die Abtretung oder Duldung der Beschränkung nicht zu Stande, so hat die Kommission nach geschlossenen Erörterungen ihr Gutachten zu erteilen,

1. ob und welche Grundstücke oder Rechte zum Zwecke des Unternehmens

Digitized by Google

abgetreten oder ob und welche Beschränkungen auferlegt werden sollen;

2. ob und welche Verpflichtungen dem Unternehmer hinsichtlich der Aenderung bestehender öffentlicher Anlagen und Einrichtungen, sowie hinsichtlich der Herstellung von Anlagen und Einrichtungen im öffentlichen Interesse oder für benachbarte Grundstücke zur Sicherung gegen Gefahren und Nachteile, endlich auch hinsichtlich der Unterhaltung solcher Anlagen und Einrichtungen auferlegt werden sollen;
3. ob und inwiefern eine Aenderung des Planes eintreten soll.

§ 27.

Das Gutachten der Kommission ist ohne Verzug mit den Akten dem Ministerium des Innern vorzulegen, welches, wenn es den Antrag auf Enteignung begründet findet, nötigenfalls nach Benehmen mit den zuständigen technischen Oberbehörden oder nach Anordnung weiterer Erhebungen die Entscheidung des Staatsministeriums erwirkt. Findet das Ministerium des Innern den Antrag unbegründet, so weist es denselben, vorbehaltlich des Rekurses an das Staatsministerium, zurück.

§ 28.

Erstreckt sich ein Unternehmen auf mehrere Amtsbezirke, in welchen Enteignungen stattfinden sollen, so kann das Ministerium des Innern auf Antrag des Unternehmers oder von Amtswegen eine Kommission mit den Abtretungsverhandlungen in mehreren Amtsbezirken betrauen. In diesem Falle kommen die Bestimmungen der §§ 16—27 mit folgender Maßgabe zur Anwendung:

1. Der Vorstand der Kommission, sowie die technischen Beamten oder Sachverständigen werden vom Ministerium des Innern ernannt.
2. In jedem Amtsbezirke tritt ein Beamter des Bezirksamts, in jeder Gemeinde der Bürgermeister oder dessen Stellvertreter der Kommission als Mitglied bei.
3. Die für jeden Gemeindebezirk besonders zu stellenden Anträge (§ 18) sind bei dem Vorstande der Kommission einzureichen, welcher die Tagfahrt für die Versammlung der Kommission anordnet und die in § 19 vorgeschriebene Mitteilung durch die zuständigen Bezirksämter bewirken läßt.

§ 29.

Bei Eisenbahnanlagen, welche für Zwecke des öffentlichen Verkehrs ganz oder zum Teile mit eigenem Bahnkörper zur Ausführung gebracht werden sollen, treten in dem durch die §§ 16—27 geordneten Verfahren folgende Aenderungen ein:

1. Der Antrag auf Einleitung des Verfahrens ist bei dem Ministerium des Innern zu stellen unter Anschluß der für jeden Gemeindebezirk gefertigten besonderen Nachweisungen.
2. Für die Zusammensetzung der Kommission und die Aufgabe des Kommissionsvorstandes sind die Bestimmungen des § 28 maßgebend.
3. Die Anordnung der Tagfahrt (§ 19) erfolgt erst, nachdem der Unternehmer in jeder Gemeinde die Grundfläche der in Aussicht genommenen Bahnlinie und der für den Betrieb der Bahn erforderlichen Anlagen durch Pfähle und Profile in der Art hat abstecken lassen, daß nach den angebrachten Zeichen sichtbar ist, welche Grundstücke oder Teile

Digitized by Google

solcher für das Unternehmen erfordert werden. Auf Aenderungen, welche an bestehenden Anlagen und Einrichtungen (§ 5) infolge des Unternehmens nötig werden, ist an den betreffenden Stellen durch öffentlichen Anschlag aufmerksam zu machen.

4. Bei der Bekanntmachung der die Tagfahrt anordnenden Verfügung ist den Beteiligten insbesondere noch zu eröffnen, daß die endgiltige Feststellung der Bahnlinie in diesem Verfahren erfolgen werde und daß etwaige Einsprachen gegen die ausgesteckte Bahnlinie in der Tagfahrt vorzutragen sind.
5. Die Kommission hat in allen Fällen, auch wenn Vereinbarungen im Sinne des § 25 zu Stande gekommen sind, das in § 26 vorgeschriebene Gutachten zu erstatten und dem Ministerium des Innern behufs Herbeiführung der Entscheidung des Staatsministeriums vorzulegen.

§ 30.

Wird die Abtretung der zur Anlegung oder Erweiterung von Ortsstraßen oder Plätzen erforderlichen Grundstücke auf Grund eines nach Maßgabe des Artikel 2 des Ortsstraßengesetzes vom 6. Juli 1896 festgestellten Ortsbauplanes verlangt, so finden die Bestimmungen der §§ 19—24 keine Anwendung.

Nach Einkunft des Antrags (§§ 16—18) bestimmt das Bezirksamt zur Prüfung, ob die Abtretung in dem begehrten Umfange zum Vollzug des Ortsbauplanes geboten ist, eine Tagfahrt, zu welcher der Vertreter der Gemeindebehörde, die Eigentümer der Grundstücke und die sonstigen Beteiligten zu laden sind.

Das weitere Verfahren richtet sich nach den §§ 25—27 mit der Maßgabe, daß an die Stelle der Kommission das Bezirksamt tritt.

§ 31.

Die Entscheidung des Staatsministeriums, welche die Verbindlichkeit zur Abtretung des Eigentums oder von Rechten an Grundstücken oder zur Duldung von Beschränkungen ausspricht, bezeichnet das Unternehmen und den entschädigungspflichtigen Unternehmer, die zur Abtretung oder Duldung von Beschränkungen verpflichteten Eigentümer und Berechtigten, die abzutretenden Grundstücke nach Lage und Flächenmaß, die zu entziehenden Rechte oder aufzuerlegenden Beschränkungen nach Art und Umfang.

In der Entscheidung des Staatsministeriums werden ferner, soweit ein Anlaß hierzu vorliegt, die dem Unternehmer auf Grund des § 5 obliegenden Verpflichtungen und die etwa nötigen Aenderungen des Planes festgesetzt.

In den Fällen des § 29 bestimmt das Staatsministerium zugleich die Richtung der Bahn nach sicheren Merkmalen mit der ausdrücklichen Erwähnung, inwiefern eine Abweichung von der zunächst abgesteckten Bahnlinie einzutreten hat.

Endlich kann in der Entscheidung des Staatsministeriums eine Frist für die Einleitung des Entschädigungsverfahrens bestimmt und dem Unternehmer Sicherheitsleistung für Erfüllung seiner Verpflichtungen auferlegt werden.

§ 32.

Die Entscheidung des Staatsministeriums ist den Beteiligten mit dem Anfügen zu eröffnen, daß das Verfahren zur Feststellung der Entschädigung nach Ablauf von 3 Monaten oder der von dem Staatsministerium bestimmten Frist von Amtswegen eingeleitet werde, sofern nicht inzwischen eine Vereinbarung über die Entschädigung zu Stande kommen oder schon vor Ablauf dieser Frist

Digitized by Google

seitens des Unternehmers oder seitens des Eigentümers oder Berechtigten, dessen Eigentum oder Recht entzogen oder beschränkt werden soll, die Einleitung des Verfahrens ausdrücklich beantragt würde.

Zugleich mit dieser Eröffnung an die Beteiligten ist durch Einrückung in das zentrale Verkündigungsblatt und in das amtliche Verkündigungsblatt des betreffenden Bezirks unter Bezeichnung des Unternehmens und des entschädigungspflichtigen Unternehmers öffentlich bekannt zu machen, daß die Verbindlichkeit zur Abtretung oder zur Duldung von Beschränkungen des Eigentums oder von Rechten an Grundstücken durch die Entscheidung des Staatsministeriums in dem durch die Verhandlungen festgestellten Umfange ausgesprochen worden ist.

§ 33.

Durch die Entscheidung des Staatsministeriums wird die Verbindlichkeit zur Abtretung oder Duldung endgiltig begründet, so daß im einzelnen Falle über die Frage, ob der öffentliche Nutzen die Abtretung oder Beschränkung wirklich erfordere, und ob die die Verbindlichkeit aussprechende Entscheidung auf ein gesetzmäßiges Verfahren gebaut sei, eine Streitverhandlung vor der Verwaltungsbehörde oder vor Gericht oder eine gerichtliche Entscheidung unzulässig ist.

§ 34.

Kommt bei den Verhandlungen der Kommission oder des Bezirksamts eine Vereinbarung über die Abtretung des Eigentums oder der Rechte an Grundstücken oder über die Duldung der Beschränkung, sowie über die Entschädigung zu Stande, so nimmt die Kommission oder das Bezirksamt die Vereinbarung zu Protokoll. Das Enteignungsverfahren wird sodann, vorbehaltlich der für die Fälle des § 29 getroffenen besonderen Bestimmung, eingestellt und es richtet sich der Vollzug der Vereinbarung nach den allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen über die Uebertragung von Rechten an Grundstücken. Das aufgenommene und unterzeichnete Protokoll bindet die Beteiligten wie ein nach § 313 B.-G.-B. beurkundeter Vertrag.

Kommt nur eine Vereinbarung über die Abtretung oder die Duldung der Beschränkung in der Weise zu Stande, daß die Eigentümer und die Berechtigten mit dem Vorbehalte der im Enteignungsverfahren festzustellenden Entschädigung in die Abtretung oder Beschränkung einwilligen, so hat dieses von der Kommission oder dem Bezirksamte mit den in § 31 Absatz 1 vorgeschriebenen Angaben zu Protokoll zu nehmende Uebereinkommen dieselbe Wirkung, wie die Entscheidung des Staatsministeriums (§ 33).

§ 35.

Gleichzeitig mit der in § 32 vorgeschriebenen Eröffnung an die Beteiligten übersendet das Bezirksamt dem zuständigen Grundbuchamte einen beglaubigten Auszug aus der Entscheidung des Staatsministeriums zur Vormerkung im Grundbuche (§ 888 B.-G.-B.).

Im Falle des § 34 Absatz 2 ist dem Grundbuchamte eine beglaubigte Abschrift des Protokolls zum gleichen Zwecke mitzuteilen.

§ 36.

Die Feststellung der Entschädigung erfolgt, vorbehaltlich des Rechtsweges, durch den Landeskommissär unter Mitwirkung von zwei oder vier sachkundigen Beisitzern.

Digitized by Google

Zuständig ist der Landeskommissär des Dienstbezirks, in welchem die Grundstücke gelegen sind, hinsichtlich deren die Enteignung stattfindet.

Erstreckt sich ein Unternehmen auf die Dienstbezirke mehrerer Landeskommissäre, so kann das Ministerium des Innern einen der letzteren mit der Feststellung der Entschädigung betrauen.

§ 37.

Das Ministerium des Innern bezeichnet für den Dienstbezirk eines jeden Landeskommissärs eine der Zahl und dem Umfang der Amtsbezirke entsprechende Anzahl von Personen, welche als Beisitzer berufen werden können.

Zu diesem Zwecke haben die Landeskommissäre nach Anhörung der Bezirksräte und Kreisausschüsse, sowie die obersten technischen Staatsbehörden dem Ministerium solche Personen in Vorschlag zu bringen, welche vermöge ihrer Berufsstellung, Kenntnisse und Erfahrungen zur richtigen und unbefangenen Beurteilung der bei der Feststellung der Entschädigung in Betracht kommenden Verhältnisse besonders geeignet und zur Uebernahme des Ehrenamtes bereit sind.

Die Namen der von dem Ministerium bestimmten Personen sind mit Angabe des Standes und Wohnortes im Staatsanzeiger zu veröffentlichen.

Nach Bedürfnis hat eine Berichtigung oder Ergänzung, jedenfalls aber von 5 zu 5 Jahren eine Erneuerung des Verzeichnisses zu erfolgen.

Auf Grund des Verzeichnisses beruft der Landeskommissär im einzelnen Enteignungsfalle unter Berücksichtigung der besonderen Umstände und Bedeutung des letzteren zwei oder vier Personen als Beisitzer.

§ 38.

Wenn die in der Entscheidung des Staatsministeriums für die Einleitung des Entschädigungsverfahrens bestimmte Frist oder in Ermangelung einer solchen Bestimmung eine Frist von 3 Monaten nach Eröffnung der Entscheidung des Staatsministeriums an die Beteiligten abgelaufen und inzwischen eine Vereinbarung über die Entschädigung nicht zu Stande gekommen ist, werden die auf das Abtretungsverfahren bezüglichen Verhandlungen von dem Bezirksamt, in den Fällen der §§ 28 und 29 von dem Kommissionsvorstande dem zuständigen Landeskommissär eingesendet.

In den Fällen des § 34 Absatz 2 und sofern innerhalb der in Absatz 1 bezeichneten Fristen seitens des Unternehmers oder seitens des Eigentümers oder Berechtigten, dessen Eigentum oder Recht entzogen oder beschränkt werden soll, die Einleitung des Entschädigungsverfahrens ausdrücklich beantragt wird, hat die Einsendung alsbald zu erfolgen.

§ 39.

Der Landeskommissär ersucht das Grundbuchamt um Erteilung beglaubigter Abschriften der Eintragungen, die sich auf die betreffenden Grundstücke beziehen, und benachrichtigt sodann den Unternehmer, die beteiligten Eigentümer oder Berechtigten, sowie die bekannten Nebenberechtigten (§§ 13 und 14), daß das Enteignungsverfahren eröffnet sei.

Mit dieser Verfügung sind die Beteiligten aufzufordern, innerhalb einer bestimmten Frist ihre auf die Feststellung der Entschädigung bezüglichen Anträge schriftlich und unter Beifügung der erforderlichen Doppelschriften bei dem Landeskommissär einzureichen.

Zugleich bezeichnet der Landeskommissär die Zahl und Personen der Bei-

Digitized by Google

sitzer, die er zur Mitwirkung bei der Feststellung zu berufen beabsichtigt, und stellt den Beteiligten anheim, sich binnen gleicher Frist hierüber zu äußern.

§ 40.

Nach Ablauf der Frist bestimmt der Landeskommissär endgiltig über Zahl und Person der zu berufenden Beisitzer und ordnet Tagfahrt zur Verhandlung über die Entschädigung an Ort und Stelle an.

Zu dieser Tagfahrt sind die Beisitzer und sämtliche Beteiligte, letztere unter Zustellung von Abschriften der von der Gegenpartei gestellten Anträge und mit dem Anfügen schriftlich gegen Bescheinigung zu laden, daß auch bei ihrem Ausbleiben die Entschädigung festgestellt und wegen Auszahlung oder Hinterlegung derselben werde verfügt werden. Zwischen der Zustellung der Ladung an die Beteiligten und der Tagfahrt muß eine Frist von einer Woche liegen.

Zugleich ist auf die Bestimmung in § 41 Absatz 3 hinzuweisen.

Befinden sich unter den Beteiligten abwesende Volljährige, deren Aufenthalt unbekannt ist, so ist bezüglich ihrer nach § 1911 B.-G.-B. zu verfahren. Statt des Abwesenden ist der Abwesenheitspfleger zu laden.

Die die Tagfahrt anordnende Verfügung, in welcher die abzutretenden Grundstücke oder Rechte oder die aufzuerlegenden Beschränkungen nach Maßgabe des § 31 Absatz 1 und § 34 Absatz 2 aufzuführen sind, ist durch Einrückung in das amtliche Verkündigungsblatt des betreffenden Bezirkes und durch öffentlichen Anschlag am Rathause der Gemeinde, in deren Gemarkung die Grundstücke gelegen sind, mit der Aufforderung an etwaige unbekannte Beteiligte bekannt zu machen, ihre auf die Entschädigung bezüglichen Anträge spätestens in der Tagfahrt zu stellen, widrigenfalls ihre Ansprüche in dem weiteren Verfahren keine Berücksichtigung finden und dem Unternehmer gegenüber ausgeschlossen werden.

Der Landeskommissär kann zu der Tagfahrt Beamte des Bezirksamts der technischen Staatsbehörden, Gemeindebeamte oder sonstige sachkundige Personen zur Erteilung von Aufklärungen, Abgabe von Gutachten oder Vornahme von Schätzungen beiziehen. Auch ist es seinem Ermessen erlassen, die zur Vorbereitung der Tagfahrt dienlichen Erhebungen zu machen.

§ 41.

In der Tagfahrt werden zunächst die Beisitzer auf die Erfüllung der Obliegenheiten ihres Amtes von dem Landeskommissär beeidigt.

Sodann sind von dem Landeskommissär in Anwesenheit der Beisitzer die erschienenen Beteiligten mit ihren Anträgen und Erklärungen zu hören, die nötigen Augenscheine einzunehmen und alle Ermittelungen anzustellen, welche der Landeskommissär oder die Beisitzer für die Feststellung der Entschädigung für erforderlich erachten.

Anträge auf Uebernahme des ganzen Grundbesitzes oder Gebäudes in den Fällen des § 11 oder des Eigentums in den Fällen des § 13 Absatz 2 und § 15 Absatz 2 oder auf Entschädigung für die Aufgebung einer Grunddienstbarkeit in den Fällen des § 13 Absatz 3 sind spätestens in der Tagfahrt zu stellen. Nach dem Schlusse der Verhandlungen sind Anträge dieser Art nicht mehr zulässig, sofern die Beteiligten ordnungsgemäß geladen waren.

Die Verhandlung kann unterbrochen und nötigenfalls an den folgenden Tagen fortgesetzt werden.

Ueber die ganze Verhandlung ist ein Protokoll aufzunehmen, welches vom Landeskommissär und von den Beisitzern zu unterzeichnen ist.

Digitized by Google

§ 42.

Wird nach dem Ergebnis der Verhandlung noch die Erhebung eines Gutachtens von Sachverständigen für geboten erachtet, so bestimmt der Landeskommissär, welche Sachverständige zu hören sind, sofern die Beteiligten sich hierüber nicht geeinigt haben.

Der Landeskommissär veranlaßt den oder die vernehmenden Sachverständigen unter Bezeichnung der zu begutachtenden Punkte zur Erstattung eines schriftlichen Gutachtens.

Den Beteiligten ist Gelegenheit zu geben, von dem Gutachten Einsicht zu nehmen und sich über dasselbe auszusprechen.

§ 43.

Kommt nach Erlassung der Entscheidung des Staatsministeriums oder nach Protokollierung der Vereinbarung in den Fällen des § 34 Absatz 2 eine Vereinbarung der Beteiligten über die Entschädigung zu Stande, so ist dieselbe, sofern sie nicht in notarieller Urkunde vorgelegt wird, von dem Landeskommissär zu Protokoll zu nehmen. Das über die Vereinbarung aufgenommene und unterzeichnete Protokoll bindet die Beteiligten wie ein nach § 313 B.-G.-B. beurkundeter Vertrag.

§ 44.

Die Entschädigung ist für jeden Eigentümer oder Berechtigten, welcher zur Abtretung des Eigentums oder eines Rechtes an einem Grundstücke oder zur Duldung einer Beschränkung verpflichtet ist, durch besonderen Bescheid festzustellen. Ein solcher Bescheid ist auch dann zu erlassen, wenn eine Ordnung der Entschädigung durch Vereinbarung stattgefunden hat.

Kann der Feststellungsbescheid nicht unmittelbar nach der Tagfahrt erlassen werden, so sind zur Beratung und Erlassung desselben die Beisitzer vom Landeskommissär besonders zu berufen.

Die Entscheidung erfolgt nach Stimmenmehrheit.

Der Bescheid muß enthalten:

1. Die Bezeichnung des abzutretenden Grundstücks oder Rechtes oder der aufzuerlegenden Beschränkung nach Maßgabe der §§ 31 Absatz 1 und 34 Absatz 2.
2. Die Bestimmung, ob der Unternehmer in den Fällen des § 11 zur Uebernahme des ganzen Grundbesitzes oder Gebäudes oder in den Fällen der §§ 13 Absatz 2 und 15 Absatz 2 zur Uebernahme des Eigentums oder in den Fällen des § 13 Absatz 3 zur Entschädigung für die Aufgebung einer Grunddienstbarkeit verpflichtet ist, unter Bezeichnung der Lage und des Flächenmaßes der betreffenden Grundstücke.
3. Die Bestimmung der von dem Unternehmer dem Eigentümer oder Berechtigten zu leistenden Entschädigungssumme, unter besonderer Hervorhebung, ob und welcher Teilbetrag den in §§ 13 und 14 genannten Nebenberechtigten zukommt oder ob und inwieweit dieselben in dem Nießbrauche ihre Entschädigung finden.
4. Die Bestimmung der Summe der in den Fällen der §§ 13 und 14 jedem Nebenberechtigten von dem Unternehmer zu leistenden besonderen Entschädigung.
5. Die Bestimmung, ob die Entschädigungsbeträge auszubezahlen oder zu hinterlegen sind.

Digitized by Google

Der Bescheid ist mit der erforderlichen Begründung zu versehen, vom Landeskommissär und den Beisitzern zu unterzeichnen und dem Unternehmer sowie jedem beteiligten Eigentümer, Berechtigten und Nebenberechtigten eine Fertigung zuzustellen.

Wenn der Unternehmer nicht innerhalb eines Monats nach Zustellung des Feststellungsbescheids dem Landeskommissär erklärt, daß er vom Unternehmen zurücktrete, ist er an die Enteignung gebunden.

§ 45.

Gegen den Feststellungsbescheid findet eine Beschwerde im Verwaltungswege nicht statt. Es kann aber innerhalb sechs Monaten nach der Zustellung des Feststellungsbescheids sowohl von dem Unternehmer als auch von jedem der übrigen in dem Entschädigungsverfahren vor der Verwaltungsbehörde mit mündlichen oder schriftlichen Anträgen aufgetretenen Beteiligten Klage bei dem ordentlichen Gerichte erhoben werden. Der Beklagte kann, auch wenn für ihn die sechsmonatliche Frist verstrichen ist oder er auf den Rechtsweg verzichtet hat, Widerklage erheben.

Ein Streit über das Anteilsverhältnis eines Nebenberechtigten an der für das Eigentum festgestellten Entschädigungssumme ist lediglich zwischen den Nebenberechtigten und dem Eigentümer auszutragen.

Ausschließlich zuständig ist das Gericht, in dessen Bezirk das betreffende Grundstück gelegen ist.

§ 46.

Wenn der Feststellungsbescheid (§ 44) auf Grund einer Vereinbarung über die Entschädigung (§ 43) erlassen ist oder durch Verzicht auf den Rechtsweg oder Ablauf der sechsmonatlichen Frist die Rechtskraft erlangt hat oder wenn die Entschädigung durch gerichtliches Urteil rechtskräftig festgestellt ist, hat der Unternehmer die Entschädigungssummen zu bezahlen oder zu hinterlegen.

§ 47.

Die Entschädigungssummen sind nach Maßgabe der im Entschädigungsverfahren getroffenen endgiltigen Bestimmung an Diejenigen zu bezahlen, für welche die Feststellung stattgefunden hat.

§ 48.

Die Entschädigungssummen sind zu hinterlegen:

1. wenn die Personen der Entschädigungsberechtigten oder ihre Ansprüche an die Entschädigungssumme z. Zt. noch nicht feststehen;
2. wenn Hypotheken-, Grund- oder Rentenschulden auf dem betreffenden Grundstücke haften;
3. wenn ein Stammgut oder Haupt- oder Nebenstück eines solchen den Gegenstand der Enteignung bilden.

§ 49.

Auf den Nachweis der erfolgten rechtsgiltigen Zahlung oder Hinterlegung der Entschädigungssummen oder einer anderweiten Ordnung der Entschädigung durch Vereinbarung erläßt der Landeskommissär den Enteignungsbeschluß.

Der Enteignungsbeschluß enthält den Ausspruch, daß die nach Maßgabe des § 31 Absatz 1 und § 34 Absatz 2 zu bezeichnende Entziehung oder Beschränkung des Eigentums oder von Rechten an den Grundstücken, in den Fällen des § 11 die Uebernahme des ganzen Grundbesitzes oder Geländes, in den Fällen des § 13 Absatz 2 und § 15 Absatz 2 die Uebernahme des Eigentums, in den

Digitized by Google

Fällen des § 13 Absatz 3 der Verzicht auf eine Grunddienstbarkeit endgiltig und rechtswirksam geworden ist.

Die durch die Enteignung unberührt bleibenden Rechte an abzutretenden Grundstücken sind in dem Enteignungsbeschlusse ausdrücklich vorzubehalten.

Der Enteignungsbeschluß ist dem Unternehmer sowie dem Eigentümer des Grundstücks oder dem Berechtigten zuzustellen.

Gleichzeitig hat der Landeskommissär dafür Sorge zu tragen, daß der Enteignungsbeschluß, soweit es sich nicht um befreite Grundstücke handelt, alsbald in dem Grundbuche eingetragen und die Vormerkung gelöscht wird.

§ 50.

Mit der Zustellung des Enteignungsbeschlusses an den Enteigneten geht das Eigentum an dem enteigneten Grundstück oder das abzutretende Recht auf den Unternehmer über. In gleicher Weise treten mit dem bezeichneten Zeitpunkte die etwa auferlegten Beschränkungen in Wirksamkeit.

§ 51.

Das enteignete Grundstück oder Recht wird mit dem in § 50 bezeichneten Zeitpunkte von allen darauf haftenden Lasten, soweit dieselben nicht im Enteignungsbeschlusse vorbehalten sind, befreit, und es tritt die Entschädigung hinsichtlich des Eigentums und sonstiger Rechte an Grundstücken an die Stelle des enteigneten Gegenstandes.

§ 52.

In dringlichen Fällen kann der Landeskommissär auf Antrag des Unternehmers gleichzeitig mit Erlassung des Feststellungsbescheides oder später anordnen, daß dem Unternehmer schon vor Erlassung des Enteignungsbeschlusses der Besitz des zu enteignenden Grundstücks eingeräumt und die Ausübung des zu enteignenden oder der aufzuerlegenden Beschränkung entsprechenden Rechts an Grundstücken gestattet werden soll, sobald die im Feststellungsbescheid bestimmte Entschädigung und die dem Unternehmer nach dem Ermessen des Landeskommissärs etwa weiter auferlegte Sicherheit geleistet ist.

Der die Dringlichkeit anerkennende Beschluß des Landeskommissärs ist dem Unternehmer und den dadurch berührten sonstigen Beteiligten zuzustellen.

Innerhalb dreier Tage nach der Zustellung steht den Genannten die Beschwerde an das Ministerium des Innern zu, welches endgiltig entscheidet.

Spätestens eine Woche nach Rechtskraft der Entschließung können die in Absatz 2 bezeichneten Personen wegen Feststellung des Zustandes des zu enteignenden Grundstücks oder Rechtes unter gleichzeitiger Benachrichtigung des Landeskommissärs bei dem nach § 45 Absatz 3 zuständigen Gerichte den Antrag auf Sicherung des Beweises stellen (§§ 485—494 C.-Pr.-Ordg.). Von der Erledigung des gerichtlichen Verfahrens, welches zu beschleunigen ist, hat das Gericht den Landeskommissär zu benachrichtigen.

Ist die Frist zur Stellung des Antrags auf Sicherung des Beweises unbenutzt verstrichen oder das gerichtliche Verfahren beendet und der Nachweis der Hinterlegung der Entschädigungssumme sowie der etwa auferlegten Sicherheitsleistung erbracht, so erläßt der Landeskommissär die Verfügung, durch welche dem Unternehmer der Besitz des zu enteignenden Grundstücks eingeräumt und die Ausübung des zu enteignenden oder der aufzuerlegenden Beschränkung entsprechenden Rechtes am Grundstück gestattet wird.

Diese Verfügung ist den Beteiligten zuzustellen. Mit dem Zeitpunkt der

Digitized by Google

Zustellung an den Enteigneten geht die Gefahr des zufälligen Untergangs des enteigneten Grundstücks oder Rechtes auf den Unternehmer über.

Eine Anfechtung dieser Verfügung findet nicht statt.

§ 53.

Wird in den Fällen des § 52 die Entschädigung später erhöht, so hat der Unternehmer den Mehrbetrag von dem Zeitpunkte der Zustellung der in Absatz 5 daselbst bezeichneten Verfügung an mit Vier vom Hundert zu verzinsen. Vermindert sich dagegen die Entschädigung, so hat der Empfänger den Zuviel-empfang zinsenfrei zurück zu erstatten.

Der Unternehmer ist weiter verbunden, von dem Zeitpunkte an, in welchem ihm auf Grund einer Vereinbarung mit dem Berechtigten das Eigentum an dem abzutretenden Grundstück oder das zu enteignende oder der aufzuerlegenden Beschränkung entsprechende Recht zur Ausübung eingeräumt worden ist, die Entschädigung mit Vier vom Hundert zu verzinsen, falls die Vereinbarung nichts anderes bestimmt.

§ 54.

Die Zwangsvollstreckung aus dem rechtskräftigen Feststellungsbescheid erfolgt nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen über die Zwangsvollstreckung wegen öffentlich-rechtlicher Geldforderungen, der Vollzug des Enteignungsbeschlusses und der in § 52 Absatz 5 bezeichneten Verfügung nach Maßgabe der Bestimmungen über das Verfahren in Verwaltungssachen.

§ 55.

Für die in diesem Verfahren gepflogenen Verhandlungen und erlassenen Verfügungen werden keine Taxen, Sporteln und Gerichtsgebühren erhoben.

Die durch die Mitwirkung des Landeskommissärs, des Bezirksverwaltungsbeamten sowie der Beisitzer erwachsenden Kosten trägt die Staatskasse.

§ 56.

Hinsichtlich der durch Beschreitung des Rechtswegs entstehenden Kosten sind die Bestimmungen der Zivilprozeßordnung maßgebend.

§ 57.

Die den Beisitzern für bare Auslagen und Zeitverlust zu gewährende Vergütung ist durch Verordnung zu bestimmen.

§ 58.

Wird der Antrag auf die Enteignung seitens des Unternehmers noch vor Ablauf eines Monats nach der Zustellung des Feststellungsbescheids (§ 44) zurückgezogen, so ist der Unternehmer den Entscheidungsberechtigten zum Ersatze des durch das Enteignungsverfahren erwachsenen, im Rechtswege festzustellenden Schadens verpflichtet.

Wird erst nach Ablauf eines Monats nach der Zustellung des Feststellungsbescheids das Unternehmen aufgegeben, so ist mangels einer entgegenstehenden Einigung der Beteiligten der Enteignungsbeschluß gleichwohl herbeizuführen.

§ 59.

Wird nach Zustellung des Einigungsbeschlusses das Unternehmen aufgegeben oder in der Weise geändert, daß enteignete Grundstücke oder Teile solcher für das Unternehmen nicht mehr notwendig sind, so können die früheren Eigentümer ihre Grundstücke oder die Teile solcher, sofern an denselben inzwischen keine den Wert erhöhenden wesentlichen Veränderungen vorgenommen worden sind, gegen Rückerstattung der Entschädigungssummen zurückverlangen.

Digitized by Google

Die Klage muß innerhalb dreier Jahre von der Zustellung des Enteignungsbeschlusses an beim ordentlichen Gerichte erhoben werden.

§ 60.

Durch das gegenwärtige Gesetz werden nicht berührt die Bestimmungen:

1. des Feldbereinigungsgesetzes vom 5. Mai 1856, beziehungsweise 21. Mai 1866;
2. des Wassergesetzes vom 26. Juni 1899;
3. des Straßengesetzes vom 14. Juni 1884;
4. des Berggesetzes vom 22. Juni 1890;
5. des Ortsstraßengesetzes in der Fassung vom 6. Juli 1896, vorbehaltlich der Bestimmung in dem folgenden Paragraphen.

§ 61.

Dieses Gesetz tritt gleichzeitig mit dem Gesetzbuch in Kraft.

Auf den gleichen Zeitpunkt werden die Gesetze

vom 28. August 1835 über die Zwangsabtretung,

vom 20. März 1838 (Regierungsblatt Seite 123) und

vom 7. Mai 1858 (Regierungsblatt Seite 188)

über die Zwangsabtretungen für die auf Staatskosten zur Ausführung kommenden Eisenbahnanlagen aufgehoben.

Soweit in den bestehenden Gesetzen auf Vorschriften des Gesetzes vom 28. August 1835 Bezug genommen ist, treten an die Stelle der letzteren die entsprechenden Vorschriften dieses Gesetzes mit der Maßgabe, daß im Falle des Artikels 6 des Ortsstraßengesetzes (Fassung vom 6. Juli 1896) die Entscheidung über die Verbindlichkeit der Gemeinde zur Uebernahme des Eigentums an die Stelle der Entscheidung des Staatsministeriums tritt und die Eröffnung des Entschädigungsverfahrens bei dem zuständigen Landeskommissär sowohl von der Gemeinde wie von dem Eigentümer beantragt werden kann, für die Bemessung des Wertes nach § 8 und für die Entschädigungsansprüche des Mieters oder Pächters im Sinne des § 14 letzter Absatz des gegenwärtigen Gesetzes aber der Zeitpunkt der Einkunft des Uebernahmebegehrens bei der Gemeindebehörde maßgebend ist.

§ 62.

Ein vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes bereits eingeleitetes Enteignungsverfahren wird nach den bisherigen Vorschriften zu Ende geführt.

§ 63.

Für Enteignungsverfahren, welche nach Inkrafttreten dieses Gesetzes eingeleitet werden, gelten in den einzelnen Grundbuchbezirken bis zu dem Zeitpunkte, in dem das Grundbuch als angelegt anzusehen ist, folgende besondere Bestimmungen:

1. in allen Fällen, in denen dieses Gesetz eine Tätigkeit des Grundbuchamtes vorsieht, haben sich die bisherigen Grund- und Pfandbuchbehörden dieser Tätigkeit zu unterziehen;
2. an Stelle der in § 17 Absatz 2 Ziffer 2 und § 39 Absatz 1 genannten beglaubigten Abschriften von Grundbuchseintragungen sind Auszüge aus dem Grund- und Pfandbuche zu verlangen;
3. die Wirkung der in § 35 genannten Vormerkung wird dahin bestimmt, daß eine Verfügung, die nach der Eintragung der Vormerkung über das Grundstück oder Recht getroffen wird, insoweit unwirksam ist, als sie den Anspruch des Unternehmers vereiteln oder beeinträchtigen würde.

Digitized by Google

Staatsvertrag mit Württemberg vom 4. Dezember 1850.

Art. 1.

Zur Vervollständigung des süddeutschen Eisenbahnnetzes und insbesondere zur Verbindung der Badischen Rheintalbahn mit der Württembergischen Staatseisenbahn soll eine Eisenbahn von Bruchsal aus über Bretten und die Württembergische Grenze geführt und an der schicklichsten Stelle in die Bietigheim-Ludwigsburger Bahnstrecke eingemündet werden.

Ueber die Bestimmung der Bahnlinie, welche in der für den Bau und Betrieb günstigsten Richtung zu wählen und bei welcher auf die Abzweigung einer Seitenbahn nach Pforzheim Rücksicht zu nehmen ist, werden sich die kontrahierenden Regierungen in kürzester Frist verständigen.

Die Spurweite dieser Verbindungsbahn wird auf 4 Fuß 8½ Zoll englisches Maß festgesetzt.

Art. 2.

Das Großherzogtum Baden überläßt, unter ausdrücklicher Wahrung aller seiner Hoheitsrechte, den Bau und Betrieb der Bahn, nebst sämtlichen damit verbundenen Lasten und Vorteilen, auch innerhalb seines Territoriums der Königlich Württembergischen Regierung, damit die gesamte Bahn zwischen Bruchsal und Friedrichshafen in ihrer ganzen Ausdehnung als eine einzige, ununterbrochene Hauptbahn betrieben werde.

Uebrigens behält sich die Großherzoglich Badische Regierung das Recht vor, das Eigentum und den Selbstbetrieb der Bahnstrecke zwischen Bruchsal und der Badisch-Württembergischen Grenze nach vorausgegangener einjähriger Kündigung an sich zu ziehen, gegen Rückvergütung der von Württemberg auf jene Bahnstrecke aufgewendeten sämtlichen Anlagekosten, nach alleinigem Abzug des Minderwerts der einer Abnutzung und der Fäulnis unterworfenen Teile.

Falls eine Verständigung über diesen Abzug nicht stattfinden sollte, entscheidet hierüber ein Schiedsgericht, zu welchem beiderseits je zwei Schiedsrichter berufen werden, die zusammen einen Obmann wählen.

Art. 3.

Der allgemeine Plan über die Ausführung des Baues innerhalb Badischen Gebiets und die dabei zu beachtenden Grundsätze unterliegen der Genehmigung der Großherzoglich Badischen Regierung.

Die Detailpläne für die Brücken, Wegübergänge, Wasserdurchlässe, Stationsgebäude und Einrichtungen werden nach erfolgter Bearbeitung durch Württembergische Techniker mit den hierzu bezeichnet werdenden Badischen technischen Beamten beraten und gemeinschaftlich festgestellt.

Diese Mitwirkung von Seiten Badens soll übrigens nicht in der Art ausgedehnt werden, daß Baugrundsätze, welche die Königliche Regierung innerhalb Württembergs durchführt, in Baden ausgeschlossen werden sollten.

Art. 4.

Der Badischen Regierung steht es zu, die Bauausführung des auf Badischem Gebiete gelegenen Teils der Bahn, in sicherheitspolizeilicher Beziehung und hinsichtlich der Einhaltung der vereinbarten Grundsätze und Pläne, beaufsichtigen zu lassen.

Digitized by Google

Art. 5.

Wo die Bahn auf Großh. Badischem Gebiete bestehende Staats-, Vizinal- oder Gemarkungsstraßen kreuzt, wird die Königlich Württembergische Bauverwaltung alle diejenigen Maßregeln treffen, welche erforderlich sind, um den Verkehr gegen jede Unterbrechung durch die Arbeiten an der Bahn sicher zu stellen und die desfallsigen Kosten gleich allen andern, welche durch den Bahnbau veranlaßt werden, übernehmen.

Bevor die Verkehrslinien unterbrochen werden können, hat die Badische technische Behörde zu untersuchen, ob die provisorischen Bauten für den Verkehr die erforderliche Sicherheit gewähren.

Art. 6.

Die Vergebung der Materiallieferungen und der Bauarbeiten wird öffentlich in einer Weise geschehen, daß Badische Staatsangehörige eben so gut wie Württembergische daran Teil nehmen können.

Zwischen den Angehörigen beider Staaten soll überhaupt in dieser Beziehung kein Unterschied gemacht werden.

Art. 7.

Hinsichtlich der Erwerbung des zum Bau der Verbindungsbahn und der Stationsplätze auf Badischem Gebiet erforderlichen Grundbesitzes finden die Badischen Gesetze vom 28. August 1835 und vom 29. März 1838 Anwendung.

Die Württembergische Bauverwaltung übernimmt dabei die Funktionen, welche in diesen Gesetzen der Verwaltungsbehörde zugewiesen sind.

Zu der im Artikel 3 des letztgenannten Gesetzes bezeichneten Kommission wird die Königlich Württembergische Regierung einen oder mehrere Bevollmächtigte ernennen.

Art. 8.

Dem Bahnkörper, einschließlich der Ueberbrückungen, ist alsdann beim ursprünglichen Baue die für ein doppeltes Schienengeleise nötige Kronenbreite zu geben.

Wird sodann ein zweites Schienengeleise auf dem Württembergischen Bahnteil gelegt, so ist es von der Königlich Württembergischen Regierung und auf deren Kosten gleichzeitig auch auf dem Badischen Bahnanteil aufzuführen.

Art. 9.

Der in Bruchsal für die Verbindungsbahn herzustellende Bahnhof soll in einer Weise ausgeführt werden, welche die Verbindung des Betriebs der beiden dort zusammentreffenden Bahnen so vollkommen herstellt, als dies nur immer geschehen kann.

Soweit eine Mitbenutzung der Zubehörden des Bruchsaler Bahnhofs und der auf demselben bereits bestehenden Gebäude und Einrichtungen für den Betrieb der Verbindungsbahn, ohne Beeinträchtigung des Betriebs der Badischen Bahn und ohne anderweite Erweiterungsbauten für diese herbeizuführen, zulässig ist, wird dieselbe von der Großherzoglich Badischen Regierung unentgeltlich gestattet.

Einrichtungen und Gebäude, die für die gemeinschaftliche Benützung beider Bahnverwaltungen auf diesem Bahnhofe noch erforderlich werden, sind von beiden Teilen auf gemeinschaftliche Kosten herzustellen und zu unterhalten.

Die Ausführung der Einrichtungen und Gebäude dieser Art, sowie alle innerhalb der Grundfläche des Badischen Bahnhofes nötig werdenden Anord-

Digitized by Google

nungen wird die Großherzoglich Badische Regierung nach gemeinschaftlich aufzustellenden Planen durch ihre technischen Beamten besorgen lassen.

Art. 10.

Die Vorarbeiten zur Ausführung des Bahnbaues sollen sogleich nach Genehmigung dieses Vertrags begonnen und der Bau selbst soll, wenn nicht außerordentliche Hindernisse eintreten, binnen zwei Jahren vollendet werden.

Wenn bis zum Monat Juli 1852 nicht mit dem Baue auf Badischem Gebiete begonnen sein sollte, so ist die Großherzoglich Badische Regierung nicht mehr an diesen Vertrag gebunden.

Art. 11.

Nach vollendetem Bau wird die Königlich Württembergische Regierung der Großherzoglich Badischen Regierung eine detaillierte rechnungsmäßige Nachweisung über die innerhalb ihres Gebietes aufgewendeten Baukosten nebst einem vollständigen, das vermarkte Bahneigentum und seine Zubehörden nachweisenden Plane übergeben, welche Urkunden in dem Großherzoglichen Generallandesarchiv deponiert werden sollen.

Art. 12.

Die Königlich Württembergische Regierung verpflichtet sich, ihre Behörden anzuhalten, daß die auf Großherzoglich Badischem Gebiete liegende Bahnstrecke nebst sämtlichen Beiwerken mit gleicher Sorgfalt gebaut, fortwährend unterhalten und betrieben werde, wie die Bahn im Königlich Württembergischen Gebiet.

Ohne Zustimmung der Großherzoglich Badischen Regierung wird die Königlich Württembergische Regierung diese Bahnstrecke weder veräußern, noch in irgend einer Weise belasten, noch den Betrieb der Gesamtbahn einem Dritten überlassen.

Art. 13.

Die kontrahierenden hohen Regierungen werden bei Feststellung der Fahrtenpläne für die Mannheim-Basler und Bruchsal-Friedrichshafener Bahn darauf Bedacht nehmen, daß die Fahrten auf denselben in Bruchsal gehörig ineinander greifen.

Der Betrieb auf der zuletzt bezeichneten Bahn wird in der Art eingerichtet werden, daß die von Bruchsal kommenden und dahin gehenden Personen- und Güterzüge nicht auf der Einmündungsstation der Verbindungsstation abstoßen, sondern als Hauptzüge durchfahren.

Im Sommer sollen wenigstens vier, im Winter wenigstens drei Fahrten täglich in beiden Richtungen zwischen Stuttgart und Bruchsal stattfinden, und ebenso auf der Badischen Staatseisenbahn die Station Bruchsal passieren.

Art. 14.

Württembergischerseits dürfen die Fahrpreise (für Personen, Tiere und Güter aller Art), sowie die Lagergebühren auf der nach Bruchsal führenden Verbindungsbahn nicht höher gestellt werden, als jene auf der Heilbronn-Friedrichshafener Bahn im Allgemeinen und soll der Verkehrsrichtung von und nach Heilbronn keine Begünstigung eingeräumt werden, die nicht auch jener von und nach Bruchsal eingeräumt wird.

Art. 15.

Gegenstände, welche nach den im Großherzogtum Baden bestehenden oder künftig ergehenden Verordnungen dem Postzwange unterliegen, wird die Königlich Württembergische Betriebsverwaltung innerhalb Badischen Gebiets nicht

Digitized by Google

auf eigene Rechnung zur Beförderung übernehmen; sie verpflichtet sich vielmehr zu Gunsten der Badischen Postverwaltung, die Beförderung von Briefpacketen und Zeitungen, wenn deren Gesamtgewicht an einem Tag einen Zollzentner nicht übersteigt, auf der Strecke von Bruchsal bis auf die Landesgrenze und umgekehrt von da bis Bruchsal unentgeltlich zu besorgen, und die gleiche Frachtbefreiung auch für die postdienstlichen Packete zu gestatten.

Für alle auf der Verbindungsbahn über die Badische Grenze gehenden und kommenden Brief- und Zeitungspackete, welche an einem Tag zusammen einen Zentner übersteigen, sowie für sämtliche Packereien, einschließlich von Geld- und Wertpapieren aber, wird der Badischen Postverwaltung von der Württembergischen Eisenbahnverwaltung, ohne Rücksicht auf den Inhalt, die Fracht unter Zugrundlegung des am Schlusse jeden Monats sich ergebenden Gesamtgewichts aller in diesem erfolgten Sendungen in dem Betrag der zweiten (zweithöchsten) Frachtklasse des Württembergischen Gütertarifs berechnet.

Der Königlich Württembergischen Eisenbahnverwaltung steht das Recht zu, durch Abwägen der Sendungen das in den offen mitzugebenden Postkarten verzeichnete Gewicht zu verifizieren.

Im Uebrigen sind für diese Sendungen die Bestimmungen der bei der Württembergischen Eisenbahnverwaltung bestehenden Transportordnung, namentlich in Beziehung auf Gewährleistung und Versicherung des Werts der Sendungen maßgebend.

Sollte jedoch zur Zeit des Vollzugs dieses Vertrags die fürstlich Thurn und Taxische Postverwaltung noch im Besitze des Betriebs der Württembergischen Posten sich befinden, so soll, in so lange dies der Fall sein wird, der Badischen Postverwaltung die Befugnis zustehen, die Postsendungen, für welche sodann die Königlich Württembergische Verwaltung keinerlei Haftbarkeit übernimmt, zwischen Bruchsal und der Württembergischen Postgrenze durch einen eigenen Kondukteur begleiten zu lassen, welcher auf der Eisenbahn unentgeltlich zu befördern ist.

Art. 16.

Will die Großherzoglich Badische Militärverwaltung zur Beförderung von Truppen nebst deren Material und Effekten im Dienste von der Eisenbahn innerhalb des Großherzogtums Gebrauch machen, so ist die Königlich Württembergische Betriebsverwaltung verpflichtet, nötigenfalls auch außerordentliche Fahrten einzurichten. Die badische Militärverwaltung vergütet für solche Transporte die Hälfte der im Tarif bestimmten Taxe. Einzelne Militärpersonen dagegen, auch wenn sie im Dienste reisen, sowie Militäreffekten ohne Begleitung von Truppen, zahlen die volle Taxe.

Andere Militärtransporte dürfen auf der im Großherzogtum befindlichen Eisenbahnstrecke ohne Erlaubnis der Großherzoglichen Regierung nicht stattfinden.

Art. 17.

Die Württembergische Eisenbahnverwaltung wird bei Besetzung der Eisenbahnstellen (Stationsämter) für die auf Badischem Gebiet gelegene Bahnstrecke auch auf Anstellung Badischer Staatsangehöriger Bedacht nehmen, und bei Bestellung niederer Diener (Bahnwärter, Packer, Arbeiter usw.) für den Bahnbetrieb auf Badischem Territorium vorzugsweise Badener (insbesondere frühere Angehörige des Militärs) berücksichtigen.

Digitized by Google

Art. 18.

Für alle innerhalb des Badischen Gebiets auf der Verbindungsbahn und ihren Zubehörden vorkommenden, sowie für die, die Sicherheit des Betriebs auf derselben gefährdenden Vergehen und Verbrechen gelten die Badischen Gesetze und Verordnungen, sowie diese überhaupt, auch soweit sie sicherheitspolizeiliche Vorkehrungen betreffen, auf der Verbindungsbahn innerhalb des Badischen Gebiets überall Anwendung finden.

Die von der Württembergischen Regierung auf der fraglichen Bahnstrecke angestellten Beamten und Diener sind für die Handhabung der Bahnpolizei innerhalb ihres Bezirks verantwortlich. Sie werden deshalb für die ihnen in dieser Beziehung obliegenden Verrichtungen von Seiten der Großherzoglich Badischen Regierung verpflichtet und instruiert. Auch haben die Anzeigen derselben die gleiche Glaubwürdigkeit, wie diejenigen der Angestellten der Großherzoglich Badischen Eisenbahn.

Art. 19.

In Beziehung auf die Untersuchung und Bestrafung von Uebertretungen der Bahnpolizeivorschriften stehen den in Baden angestellten Württembergischen Stationsvorständen dieselben Befugnisse zu, welche durch die betreffenden Verordnungen den Badischen Stationsvorständen eingeräumt sind, und treten die Badischen Polizeibehörden erst in denjenigen Fällen ein, welche in jenen Verordnungen bezeichnet sind.

Die von denselben erkannten polizeilichen Geldstrafen fallen in die Badische Staatskasse.

Für alle übrigen an oder auf der fraglichen Bahnstrecke begangenen Verbrechen und Vergehen sind die ordentlichen Badischen Gerichte und Polizeibehörden zuständig.

Wird die Verhaftung eines auf der Verbindungsbahn innerhalb des Badischen Gebiets angestellten Eisenbahndieners wegen Verbrechen oder Vergehen von Badischen Behörden verfügt, so wird hiebei von denselben auf die Erfordernisse des Eisenbahndienstes gehörige Rücksicht genommen und die nächst vorgesetzte Eisenbahnbehörde sogleich von der Verhaftung in Kenntnis gesetzt werden.

Art. 20.

In Absicht auf den inneren Dienst der Bahn, namentlich die Unterhaltung derselben, den Abfertigungsdienst, die Verwaltung des Bahneigentums, sowie die Signalordnung haben die von der Württembergischen Eisenbahnverwaltung angestellten Beamten und Diener auch auf Badischem Gebiet die bei jener Verwaltung bestehenden allgemeinen Vorschriften zu beobachten.

Für auf vorstehende Obliegenheiten sich beziehende Disziplinarvergehen der von der Württembergischen Eisenbahnverwaltung auf Badischem Gebiet angestellten Beamten und Diener sind die Württembergischen Behörden allein zuständig.

Die wegen solcher Vergehen erkannten Geldstrafen werden der Unterstützungskasse für Württembergische Eisenbahndiener zugewiesen.

Art. 21.

Wegen der Entschädigungs- oder sonstigen privatrechtlichen Ansprüche, welche aus Anlaß des Baues und des Betriebs der im Großherzogtum gelegenen Bahnstrecke an die Königlich Württembergische Bahnverwaltung oder Betriebsverwaltung erhoben werden könnten, wird dieselbe einen Ort im Großherzogtum

Digitized by Google

als Wohnsitz innerhalb drei Monaten nach Ratifikation dieses Vertrages bezeichnen.

Art. 22.

Jedem der kontrahierenden Staaten bleibt es vorbehalten, innerhalb seines Gebietes Zweigbahnen anzulegen, oder anlegen zu lassen, und sie mit der hier vereinbarten Bahn in unmittelbare Verbindung zu setzen.

Auch wird die Königlich Württembergische Regierung der Erbauung und Einmündung einer zur Verbindung mit Pforzheim auszuführenden Seitenbahn auf Württembergischem Gebiet kein Hindernis entgegensetzen, vielmehr Vorsorge treffen, daß auf diese Bahn die in Württemberg bestehenden Gesetze in Betreff der Enteignung des für Staatszwecke erforderlichen Grundeigentums vollkommene Anwendung finden.

Ueberhaupt sollen — sofern etwas Anderes nicht vereinbart wird — der Großherzoglich Badischen Regierung oder einer von ihr bestellten Gesellschaft rücksichtlich des Baues und Betriebs dieser Seitenbahn auf Königlich Württembergischem Gebiet ganz die gleichen Befugnisse eingeräumt werden, welche der Königlich Württembergischen Regierung vermöge des gegenwärtigen Vertrages in Beziehung auf die im Artikel 1 bezeichnete Verbindungsbahn zustehen.

Art. 23.

Sollte die Großherzoglich Badische Staatsregierung die Anlage von Staats- oder Vizinalstraßen, Kanälen oder Eisenbahnen anordnen oder genehmigen, welche die projektierte Eisenbahn kreuzen, so kann die Königlich Württembergische Regierung dagegen keine Einsprache erheben; es sollen aber alle erforderlichen Maßregeln genommen werden, damit durch solche Anlagen weder der Betrieb der Eisenbahn gehindert werde, noch ein Aufwand der Betriebsverwaltung daraus erwachse.

Die für neue Uebergänge erforderlichen Wärter hat jedoch die Königlich Württembergische Regierung auf ihre Kosten aufzustellen.

Art. 24.

Die Württembergische Eisenbahnverwaltung hat an den Großherzoglich Badischen Staat weder aus dem zur Bahn verwendeten Grundeigentum, noch aus den übrigen Zugehörden derselben, noch aus dem Bahnbetrieb irgend eine Staatssteuer zu entrichten, sowie sie auch von der Beitragspflicht zu Gemeindeumlagen, in gleicher Weise wie die Badische Eisenbahnverwaltung, befreit bleibt.

Die im Großherzogtum wohnenden Angestellten der Betriebsverwaltung haben dieselben Steuern zu entrichten, welche von den Angestellten bei der Großherzoglich Badischen Staatseisenbahn erhoben werden.

Art. 25.

Die Badische Eisenbahnverwaltung macht sich verbindlich, bei der Einrichtung des elektromagnetischen Telegraphen längs ihrer Eisenbahn in Bruchsal oder durch Weiterleitung mittels eines besonderen Drahts, an einem anderen schicklichen Orte eine Telegraphenstation anzulegen, durch welche es möglich wird, eine unmittelbare Verbindung mit der von Württemberg auf der Verbindungsbahn bis Bruchsal zu errichtenden Telegraphenleitung herzustellen und telegraphische Depeschen, welche von dem Osten kommen, in beiden Richtungen der Badischen Leitung weiter zu befördern, wogegen die Württembergische Eisenbahnverwaltung ebenso die Weiterbeförderung der auf der Badischen Leitung eintreffenden telegraphischen Depeschen zusichert.

Das Nähere über die gegenseitige Benützung der Telegraphen wird späterer

Digitized by Google

besonderer Verständigung vorbehalten, wobei übrigens gegenseitig als Grundsatz anerkannt wird, daß Regierungsdepeschen den Vorrang vor Privatdepeschen haben sollen.

Art. 26.

Dieser Vertrag soll in dem Falle als ungültig und wirkungslos betrachtet werden, wenn derselbe die hiermit vorbehaltene Zustimmung der beiderseitigen Stände nicht erhält.

Art. 27.

Der gegenwärtige Vertrag soll beiderseits zur allerhöchsten Genehmigung vorgelegt und die Auswechslung der Ratifikationsurkunden zu Karlsruhe so bald als möglich — längstens binnen vier Wochen — vorgenommen werden.

Der Vollzug desselben soll beginnen, sobald die ständische Zustimmung in beiden Staaten erfolgt sein wird.

Dessen zur Urkunde haben die beiderseitigen Bevollmächtigten den Vertrag in zwei gleichlautenden Ausfertigungen unter Beidrückung ihrer Insiegel eigenhändig unterzeichnet.

Gesetz vom 5. Juni 1860 über die vom Staate betriebene Privatbahn Basel-Schopfheim.

Artikel 1.

Der Bau und Betrieb einer von der Großherzoglichen Staatseisenbahn bei Basel in das Wiesenthal bis Schopfheim führenden Eisenbahn kann, so weit es das schweizerische Gebiet betrifft, nach vorheriger Verständigung mit der schweizerischen Eidgenossenschaft in Gemäßheit des Staatsvertrages vom 27. Juli 1852 (Regierungsblatt von 1853, Seite 159), an Privatunternehmer überlassen werden.

Artikel 2.

Bei Begebung dieser Bahn sollen die in dem Art. 6, Ziff. 2 bis einschließlich 8 des Gesetzes vom 7. Mai 1858 (Regierungsblatt Nr. XIX.) erwähnten Bestimmungen maßgebend sein.

Artikel 3.

Die Verwaltung und der Betrieb der Bahn vom Einmündungspunkt in die Staatsbahn bis Schopfheim kann gegen eine Vergütung von mindestens 50 Prozent der Roheinnahme vom Staat übernommen werden.

Artikel 4.

Wenn im Falle des Art. 3 innerhalb der ersten fünf Jahre nach Eröffnung des Betriebs bis Schopfheim der Reinertrag die Höhe von 4 Prozent des von dem Unternehmer aufgewendeten Anlagekapitals nicht erreichen sollte, so kann die Großherzogliche Regierung auf den ihr zufallenden Anteil an der Transporteinnahme für ihre Strecke von der Mitte des Basler Bahnhofes bis zur Abzweigung der Wiesentalbahn beim Grenzacher Horn den bis zu vollen 4 Prozent fehlenden Betrag, vorbehaltlich des Wiedererſatzes, in so weit zulegen lassen, als hierdurch der genannte Anteil nach Abzug von 50 Prozent als Betriebsaufwand nicht überschritten wird.

Uebersteigt die dem Unternehmer zufallende Reineinnahme 5 Prozent des

Digitized by Google

Anlagekapitals, so sind aus dem Mehrbetrag zunächst der Großherzoglichen Staatsverwaltung die nach der voranstehenden Bestimmung zugeschossenen Beträge wieder zu ersetzen.

Artikel 5.

Die Regierung ist ermächtigt, die Bestimmungen dieses Gesetzes (Artikel 1 bis 4) auch auf eine Fortsetzung der Bahn von Schopfheim bis Zell in Anwendung zu bringen.

Artikel 6.

Die Ministerien des Großherzoglichen Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten, des Innern und der Finanzen sind, jedes so weit es seinen Wirkungskreis betrifft, mit dem Vollzug dieses Gesetzes beauftragt.

Konzession für Basel-Schopfheim.

Artikel 1.

Dem für die Herstellung einer Wiesentaleisenbahn errichteten Gründungskomitee, bestehend aus:

1. dem Herrn Bischoff-Respinger in Basel,
2. „ „ Stähelin-Brunner in Basel,
3. „ „ Emanuel La Roche Sohn in Basel,
4. „ „ Goppelsröder von Speyer in Basel,
5. „ „ Leo Baumgartner in Lörrach,
6. „ „ Karl Robert Gebhard in Lörrach,
7. „ „ Marx Pflüger in Lörrach,
8. „ „ Emil Großmann in Brombach,
9. „ „ Wilhelm Geigy in Steinen,
10. „ „ Karl Wilhelm Grether in Schopfheim,
11. „ „ Johann Sutter in Schopfheim,

wird in Gemäßheit höchster Entschließung aus Großherzoglichem Staatsministerium vom 16. November d. J., Nr. 1369—71, zu Händen einer von ihm zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession zum Bau und Betrieb einer von der Großherzoglichen Staatseisenbahn bei Basel in das Wiesental bis Schopfheim führenden Eisenbahn unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen erteilt. Bezüglich der Fortsetzung dieser Bahn auf dem Schweizerischen Gebiet bis zum Einmündungspunkt in die Badische Rheintalbahn hat sich die Gesellschaft nach den Bestimmungen des mit der Schweizerischen Eidgenossenschaft in Betreff der Fortsetzung der Großherzoglichen Eisenbahn über Schweizerische Gebietsteile unterm 27. Juli, beziehungsweise 11. August 1852 abgeschlossenen Staatsvertrags bekannt gemacht im Regierungsblatt vom 14. Mai 1853, Nr. XVIII und der unterm 26. Juni 1860 zwischen der Großherzoglich Badischen Regierung und der Regierung des Kantons Basel-Stadt weiter getroffenen, gegenwärtiger Konzessionsurkunde beigefügten, Uebereinkunft zu richten.

Artikel 2.

Die Gesellschaft verpflichtet sich, sämtliche zur Ausführung der Eisenbahn erforderlichen Arbeiten in einem Zeitraum von drei Jahren, vom Datum der

Digitized by Google

Konzessionserteilung an gerechnet, auf ihre Kosten und Gefahr so herzustellen, daß dieselbe nach Ablauf dieser Frist in allen ihren Teilen dem Verkehr übergeben werden kann.

Treten vor Ablauf dieser Frist Ereignisse ein, welche den Beginn oder die Fortsetzung des Baues wesentlich erschweren würden, so kann auf Ansuchen der Gesellschaft eine Verlängerung der Frist gewährt werden.

Artikel 3.

Längstens binnen sechs Monaten nach erteilter Konzession hat die Gesellschaft einen Detailplan über die Zugsrichtung, Steigungsverhältnisse, Wegübergänge, Wasserdurchlässe, Ausweichepläte und Haltepunkte entwerfen zu lassen und solchen der Großherzoglichen Regierung zur Prüfung und Genehmigung vorzulegen.

Auch das Konstruktionssystem und die Pläne für die größeren Beiwerke, mit Einschluß der Stationsgebäude, unterliegen der Prüfung und Genehmigung der Großherzoglichen Regierung.

Dieselbe wird keine anderen, als die ihr im Interesse der Sicherheit und des Verkehrs nötig scheinenden Abänderungen treffen, sie wird insbesondere einem Konstruktionssysteme, welches sich auf einer anderen Bahn als sicher bewährt hat, ihre Zustimmung nicht versagen. Die desfallsigen Entscheidungen sollen der Gesellschaft mit tunlichster Beschleunigung mitgeteilt werden.

Es steht der Gesellschaft zu, vor und während der Ausführungen diejenigen Abänderungen vorzuschlagen, welche sie für notwendig oder zweckmäßig hält; jedoch können solche Abänderungen nur mit Genehmigung der Großherzoglichen Regierung ausgeführt werden.

Artikel 4.

Es bleibt der Gesellschaft überlassen, die Bahn ein- oder zweispurig herzustellen. Im ersteren Falle ist dieselbe jedoch verpflichtet, wo dies der Betrieb erfordert, die nötigen Ausweichspuren anzulegen.

Artikel 5.

Bei Herstellung der Stationsgebäude ist darauf Bedacht zu nehmen, daß in denselben auf Verlangen Post- und Telegraphenbureaus untergebracht werden können.

Ebenso ist auf Verlangen für die Herstellung passender Lokale behufs zollamtlicher Abfertigung und entsprechender Wohnungen für das Zollpersonal zu sorgen. Man wird sich dabei auf das Notwendigste beschränken. Für die Wohnungen sollen der Gesellschaft die vorschriftsmäßigen Mietszinse, wie bei sonstigen Dienstwohnungen, bezahlt werden, wogegen jene anderen Räumlichkeiten, jedoch ohne die innere Einrichtung, unentgeltlich zur Benützung zu überlassen sind.

Artikel 6.

Bei Kreuzung der Bahn mit Staatsstraßen oder anderen Wegen hat die Gesellschaft auf ihre Kosten alle diejenigen Maßregeln zu treffen, welche erforderlich sind, um den Verkehr gegen jede Unterbrechung durch die Arbeiten an der Bahn sicher zu stellen.

Die Sorge und Kosten der Herstellung provisorischer Brücken, wo solche zu genanntem Zwecke erforderlich sind, fallen der Gesellschaft zur Last.

Bevor die vorstehenden Verkehrslinien unterbrochen werden können, hat die Wasser- und Straßenbaubehörde zu untersuchen, ob die provisorischen Bau-

Digitized by Google

ten die gehörige Festigkeit besitzen und für den Verkehr die erforderliche Sicherheit gewähren.

Die Frist zur Herstellung und die Dauer solcher provisorischer Bauten wird von der Großherzoglichen Regierung bestimmt.

Gegen die künftige Anlage von Kanälen, Staats-, Vizinal-, oder Gemarkungsstraßen, welche auf Anordnung oder mit Genehmigung der Großherzoglichen Regierung ausgeführt werden sollen und entweder die Eisenbahn kreuzen, oder sonst in deren Nähe herzustellen sind, steht der Gesellschaft weder eine Einsprache, noch eine Entschädigungsforderung zu. Es sollen jedoch alle erforderlichen Maßregeln getroffen werden, damit durch solche Anlagen weder der Betrieb der Eisenbahnen gehindert, noch die Gesellschaft, mit Ausnahme jedoch der etwa nötigen Vermehrung der Bahnwärter und Bahnwartshäuser, in Unkosten versetzt werde.

Artikel 7.

Alles Gelände, welches zur Herstellung der Eisenbahn und ihrer Zugehörden, sowie zur Verlegung und Herstellung von Straßen und Gewässern nötig ist, muß von der Gesellschaft angekauft werden, so weit es nicht durch Schenkungen erworben wird. Die Staatsregierung erteilt die vorläufige Zusicherung, daß die Großherzoglichen Verwaltungsbehörden den von Gemeinden gemachten Schenkungen von Gelände oder sonstigen Dingen, so weit sie bei der jeweiligen speziellen Prüfung sich als statthaft erweisen, ihre Zustimmung nicht versagen werden.

Der Wert derartiger Schenkungen bleibt übrigens bei Berechnung des Baukapitals außer Betracht.

In Bezug auf die Güterverwerbungen im Zwangswege kommen die Bestimmungen der Artikel 2 bis einschließlich 11 des Gesetzes vom 29. März 1838 (Regierungsblatt Nr. XIV., Seite 123) in Anwendung. Zu der in Artikel 3 dieses Gesetzes bezeichneten Kommission hat die Gesellschaft der Wiesentalbahn einen Bevollmächtigten zu ernennen.

Für alle Entschädigungsansprüche, welche infolge der Bahnanlage an den Staat gemacht und entweder von der Gesellschaft selbst anerkannt oder unter deren Zuziehung richterlich festgestellt werden, hat die Gesellschaft einzustehen.

Artikel 8.

Da das Unternehmen ein gemeinnütziges ist, so ist es der Gesellschaft gestattet, zur Bei- oder Abfuhr des bei dem Bau der Bahn und deren Unterhaltung nötigen Materials dieselben Straßen, wie die Staatsverwaltung bei ihren Bauten, zu benützen. Ebenso genießt sie bezüglich der Gewinnung und Ablagerung der Erdmassen und anderer Materialien derselben Vorrechte, welche anderen Unternehmern öffentlicher Arbeiten eingeräumt sind oder werden.

Die Entschädigung für zeitweise Benützung oder Entwertung von Grundflächen, für gehinderten Betrieb von gewerklichen Anstalten, überhaupt für Beschädigungen aller Art, welche durch die Herstellung und Unterhaltung der Eisenbahn veranlaßt werden, fallen der Gesellschaft zur Last.

Artikel 9.

Während der Dauer der Eisenbahnbauarbeiten übt die Großherzogliche Regierung durch einen oder mehrere Kommissäre ein unbeschränktes Aufsichtsrecht darüber aus, daß sämtliche Bauarbeiten nach den von der Großherzoglichen Regierung genehmigten Plänen solide und gemäß den Vorschriften der gegenwärtigen Bedingungen ausgeführt werden.

Digitized by Google

Artikel 10.

Nach Vollendung sämtlicher Arbeiten hat die Gesellschaft auf ihre Kosten eine Vermarkung vornehmen zu lassen, sowie Plan und Beschreibung der ganzen Bahn mit ihren Zugehörden nebst einer detaillierten rechnungsmäßigen Nachweisung über den Gesamtaufwand, und zwar getrennt nach den Gebietsstrecken, für die auf Schweizerischem Gebiet gelegene in zweifacher Ausfertigung, der Großherzoglichen Regierung zu übergeben, welche diese Urkunden in dem Großherzoglichen Generallandesarchiv hinterlegen, beziehungsweise der betreffenden Schweizerbehörde ausfolgen wird. Die gleiche Ausfertigung ist auch bezüglich der nach der Bahneröffnung stattfindenden Ergänzungs- und Erweiterungsbauten zu übergeben.

Artikel 11.

Der Betrieb der erbauten Eisenbahn wird für die Dauer der Konzession nach Maßgabe des hierüber besonders getroffenen Uebereinkommens von der Verwaltung der Großherzoglichen Staatseisenbahn besorgt.

Zu dem Ende übernimmt die Großherzogliche Regierung auch die Verpflichtung, auf ihre alleinigen Kosten von dem Einmündungspunkt in die Staatsbahn bis zum Bahnhofe Basel ein zweites Schienengeleise zu legen, und in gleicher Weise die für den Betrieb der Wiesentalbahn im Bahnhof etwa erforderliche Erweiterung der Fahr-Einrichtungen und sonstigen Bahnhofanlagen vorzunehmen.

Die Gesellschaft kann übrigens nicht verlangen, daß dieses zweite Geleise nebst den eben bemerkten Erweiterungen im Bahnhof zu Basel zum ausschließlichen Gebrauch für die Wiesentaleisenbahn vorbehalten werde.

Artikel 12.

Ohne Zustimmung der Staatsregierung ist die Gesellschaft nicht ermächtigt, die Bahnanlagen im ganzen oder einzelne Teile derselben zu verpachten, zu veräußern, zu verpfänden oder zu belasten.

Artikel 13.

Für Beschädigungen und Demolierungen im Kriege, es mögen solche vom Feinde ausgehen oder im Interesse der Landesverteidigung veranlaßt werden, kann die Gesellschaft einen Ersatz aus der Staatskasse nicht in Anspruch nehmen.

Auch kann wegen einer im öffentlichen Interesse oder durch höhere Gewalt notwendig gewordenen zeitweisen Beschränkung oder gänzlichen Einstellung des Betriebs keine Schadloshaltung verlangt werden.

Artikel 14.

Die von der Staatsregierung infolge ihres Aufsichtsrechts auf den Bau der Eisenbahn erteilten Genehmigungen und getroffenen Anordnungen geben der Gesellschaft in keinem Falle einen Entschädigungsanspruch auf die Staatskasse.

Artikel 15.

Die künftige Ausführung oder Genehmigung von Eisenbahnen in der Gegend oder Richtung der Basel-Schopfheimer Bahn gibt der Gesellschaft kein Recht auf Entschädigung.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, den Anschluß beziehungsweise die Einmündung anderer Eisenbahnen in die ihrige zu gestatten, und den von der Staatsregierung rücksichtlich dieser Einmündung und des desfallsigen Betriebsdienstes getroffenen Anordnungen nachzukommen.

Im Falle der Ueberlassung des Baues und des Betriebes von Anschluß-

Digitized by Google

oder Zweigbahnen an Private soll der Gesellschaft der Basel-Schopfheimer Bahn unter gleichen Bedingungen vor anderen Bewerbern der Vorzug eingeräumt werden.

Wenn die Gesellschaft die Bahn bis Zell fortsetzt, so sollen auf die Strecke Schopfheim-Zell die Bestimmungen gegenwärtiger Konzessionsurkunde gleichfalls Anwendung finden.

Artikel 16.

Die Gesellschaft genießt in Bezug auf die Eisenbahn und sämtliche Beiwerke, sowie den Eisenbahnbetrieb, Befreiung von der bestehenden Grund-, Häuser- und Gewerbesteuer, sowie von den desfallsigen Gemeindeumlagen. Sie ist ferner auch von Bezahlung der Immobilienakzise, der Schenkungsakzise und Kaufbriefgebühren für diejenigen Grundstücke und Gebäude befreit, welche für den Bau der Eisenbahn und sämtlicher Beiwerke erworben werden.

Das gesamte für den Bau und den Betrieb der Eisenbahn und des Eisenbahntelegraphen angestellte Personal dagegen hat dieselbe Steuer zu entrichten, welche von den bei der Staatseisenbahn Angestellten erhoben wird.

Artikel 17.

Nach Vollendung der Bahn soll zur Deckung außerordentlicher Ausgaben aus dem Ertrag des Unternehmens ein entsprechender Reservefond gebildet werden, worüber das Nähere in den Aktienstatuten festgesetzt werden wird.

Zu jeder Verwendung aus dem Reservefond bedarf es der Genehmigung der Großherzoglichen Regierung.

Artikel 18.

Die Großherzogliche Regierung ist berechtigt, zu jeder Zeit vom Beginn des Betriebs bis Schopfheim an die ganze Bahn unter folgenden Bedingungen anzukaufen:

1. Der Tag, an welchem der Staat die Eisenbahn übernehmen wird, muß mindestens ein Jahr vorher der Gesellschaft bekannt gemacht sein.
2. Als Entschädigung ist der Gesellschaft zu zahlen:
   a. im Falle der Rückkauf vor 15 Jahren von Eröffnung des Betriebes erfolgt, das Anlagekapital ohne Abzug und außerdem für diejenigen Jahre, in welchen die Aktionäre nicht mindestens 5 Prozent Dividende erhalten haben, der hierzu fehlende Betrag;
   b. im Falle der Rückkauf nach 15 Jahren erfolgt, das Anlagekapital, wovon übrigens bezüglich der auf dem Schweizerischen Gebiet liegenden Strecken der Minderwert der einer Abnutzung oder Fäulnis unterworfenen Teile in Abzug gebracht werden kann.

      Insoferne jedoch die so ermittelte Entschädigungssumme kleiner wäre, als der 25fache Betrag des der Gesellschaft zugeflossenen durchschnittlichen Reinertrages der dem Jahre der Kündigung vorausgegangenen letzten fünf Betriebsjahre und der Rückkauf nicht erst bei Ablauf der Konzession erfolgt, soll für die auf dem Badischen Gebiet liegende Strecke der 25fache Betrag dieses pro rata sich ergebenden durchschnittlichen Reinertrags bezahlt werden.
3. Zu dem Anlagekapital sind nicht bloß die auf die erstmalige Herstellung der Bahn und etwaige spätere Ergänzungs- und Erweiterungsbauten nach dem im Artikel 10 erwähnten Nachweisen verwendeten Baukosten, sondern auch die während der Bauzeit zu entrichtenden vierprozentigen Zinsen des eingezahlten Kapitals und endlich die der

Digitized by Google

Gesellschaft von Seiten der Großherzoglichen Regierung für die Beschaffung des Baukapitals zugestandenen Provisionen zu rechnen.

Artikel 19.

Gegenwärtige Konzession erlischt, wenn nicht innerhalb sechs Monaten, vom Tage der Ausfertigung der Konzessionsurkunde an gerechnet, der Nachweis über Bildung einer Aktiengesellschaft geliefert oder der Bau der Bahn nicht innerhalb der im Artikel 2 bestimmten Frist vollendet wird, sofern nicht von der Großherzoglichen Regierung eine Fristverlängerung gewährt worden sein sollte.

Artikel 20.

Längstens acht Wochen nach erfolgter Bildung der Aktiengesellschaft hat letztere eine Kaution von 50 000 fl. süddeutscher Währung in Wertpapieren oder bar bei der Großherzoglichen Eisenbahnschuldentilgungskasse zu hinterlegen. Auf die Kaution findet das Gesetz vom 28. März 1844 (Regierungsblatt Nr. VII., Seite 53) ebenfalls Anwendung.

Als Kaution werden dieselben Wertpapiere angenommen, welche die Großherzogliche Amortisationskasse als Deckung für Faustpfanddarlehen annehmen darf.

Die Annahme der Papiere erfolgt zu dem zur Zeit der Hinterlegung in Frankfurt a. M. bestehenden Kurse nach Abzug von 10 Prozent. Sinkt der Kurs der übergebenen Kautionspapiere um drei oder mehrere Prozente, so muß die Deckung sogleich ergänzt werden.

Die Kaution wird zurückgegeben, sobald der vierfache Betrag derselben auf den Bau der Bahn verwendet ist.

Artikel 21.

Gegenwärtige Konzession wird auf achtzig Jahre und zwar vom Tage der Ausfertigung der Konzessionsurkunde an gerechnet, verliehen.

Wenn bis zu Ablauf dieser Zeitdauer die Großherzogliche Regierung von dem ihr zustehenden Rückkaufsrecht keinen Gebrauch gemacht hat, so soll die Konzession infolge einer zu treffenden Uebereinkunft den dannzumaligen Verhältnissen gemäß erneuert werden.

Artikel 22.

Zuwiderhandlungen gegen die Vorschriften der gegenwärtigen Konzession durch die Gesellschaft oder die von derselben bestellten Beamten können im Administrativwege mit Geldstrafen bis zu dreitausend Gulden und schließlich mit Entziehung der Konzession geahndet werden, welch' letztern Falls das gesamte Bahneigentum für Rechnung der Gesellschaft öffentlich versteigert werden soll.

Artikel 23.

Die Gesellschaft ist ermächtigt, das nach den vorläufig aufgestellten und von der Großherzoglichen Regierung genehmigten Ueberschlägen erforderliche Baukapital teils durch Ausgabe von Aktien, teils durch Kontrahierung von Prioritätsanleihen aufzubringen.

Das Nähere hierüber soll in den von der Großherzoglichen Regierung zu genehmigenden Statuten der Aktiengesellschaft festgesetzt werden.

Artikel 24.

Der gewählte Wohnsitz der Gesellschaft für alle auf den Vollzug dieser Konzession bezüglichen Rechtsverhältnisse, sowie für den Vollzug aller zum Zweck des Baues der Bahn abgeschlossenen Verträge oder gelegentheitlich des

Digitized by Google

Baues oder Betriebs der Bahn entstandenen Verbindlichkeiten, ist die Stadt Lörrach.

Artikel 25.

Streitigkeiten, welche sich wegen der Anwendung oder Auslegung der Konzessionsbedingungen zwischen der Gesellschaft und den Staatsverwaltungsbehörden ergeben sollten, werden, mit Ausschluß des Rechtsweges, vorbehaltlich des Rekurses an das Großherzogliche Staatsministerium, von den betreffenden Großherzoglichen Ministerien entschieden.

Alle übrigen aus dem Bau und Betrieb der Eisenbahn entspringenden zivilrechtlichen Streitigkeiten werden durch die ordentlichen Gerichte entschieden.

Gesetz vom 29. April 1886 betreffend die reine Privatbahn Zell-Todtnau.

Artikel 1.

Der Bau und Betrieb einer an die hintere Wiesentalbahn sich anschließenden und der Bahnordnung für deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung zu unterstellenden Eisenbahn von Zell i. W. nach Todtnau kann der Gemeinde Todtnau oder anderen Unternehmern überlassen werden.

Artikel 2.

Die Rechte und Verbindlichkeiten des Unternehmers der Bahn werden in einer besonderen vom Finanzministerium mit Unserer Genehmigung zu erteilenden und alsdann zu veröffentlichenden Konzession festgestellt.

Artikel 3.

In der Konzession ist dem Staat das Recht zu wahren, das Eigentum der Bahn nach Ablauf von fünfundzwanzig Jahren vom Zeitpunkt der Betriebseröffnung an jeder Zeit anzukaufen.

Außerdem ist der Staatsaufsichtsbehörde darin vorzubehalten:

1. die Feststellung der Bahnlinie, die Bestimmung der Zahl und Lage der Stationen, die Feststellung der Projekte für die baulichen Anlagen und Einrichtungen, sowie für die Betriebsmittel und ihrer Anzahl vor und nach Inbetriebnahme der Bahn;
2. die Genehmigung und Abänderung des Fahrplanes;
3. die Genehmigung des Tarifs der Beförderungspreise, sowie die Abänderung derselben.

Artikel 4.

Dem Unternehmer können folgende Rechte zugesichert werden:

1. Taxe- und Sportelfreiheit in allen den Bau und den Betrieb der Bahn betreffenden Angelegenheiten.
2. In Bezug auf die Zwangsabtretungen des für die Bahn samt Zugehörde erforderlichen Geländes die Anwendbarkeit der bei dem Bau von Staatsbahnen maßgebenden gesetzlichen Bestimmungen, wobei der Unternehmer zu der Expropriationskommission (Artikel 3 des Gesetzes vom 29. März 1838) einen Bevollmächtigten zu ernennen hat.
3. Befreiung des Unternehmers bezüglich derjenigen Grundstücke und

Digitized by Google

Gebäude aller Art, deren Erwerbung für die Eisenbahn und deren Beiwerke erforderlich ist, von der Entrichtung der Liegenschafts- und Schenkungsakzise, sowie der Kaufbriefgebühren.

4. Befreiung des Unternehmers in Bezug auf die Eisenbahn und deren Beiwerke von der bestehenden Grund-, Häuser- und Gewerbsteuer, sowie der sich daran knüpfenden Gemeindeumlagen.

Das bei dem Unternehmen verwendete Personal unterliegt bezüglich der Besteuerung den allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen.

Auf die Kautionen, welche der Unternehmer nach den Konzessionsbedingungen bei der Amortisationskasse zu hinterlegen haben wird, ist das Gesetz vom 22. Juni 1837 anwendbar.

Artikel 5.

Unter der Voraussetzung, daß der gesamte zur Herstellung der Bahn erforderliche Grund und Boden, insoweit nicht öffentliche Wege mitbenützt werden dürfen, von den betreffenden Gemeinden oder sonstigen Interessenten unentgeltlich und lastenfrei zur Verfügung gestellt wird, kann neben den Vergünstigungen in Artikel 4 zu den Baukosten der Bahn noch eine staatliche Beihilfe durch Gewährung eines einmaligen unverzinslichen Beitrags aus der Amortisationskasse geleistet werden, welche jedoch für den Fall, daß

a. auf längere Strecken die Mitbenützung der Landstraße zur Gleisanlage gestattet wird, den Betrag von 12 000 Mark pro Kilometer oder

b. die Bahn mit eigenem Bahnkörper und einer Spurweite von mindestens 1 Meter ausgeführt wird, den Betrag von 17 000 Mark pro Kilometer

nicht überschreiten soll.

Der Staatsbeitrag kommt erst mit Vollendung des Baues und zwar unmittelbar nach erfolgter Betriebseröffnung zur Auszahlung.

Artikel 6.

Nur mit Zustimmung der Staatsregierung können die Bahnanlagen im ganzen oder einzelnen veräußert, verpachtet, verpfändet oder sonst belastet, auch Vorzugs-, gesetzliche oder richterliche Unterpfandsrechte daran erworben werden.

Artikel 7.

Die Wirksamkeit des Gesetzes erlischt mit Ablauf des Jahres 1889, wenn bis dahin ein Unternehmer nicht vorhanden oder der Bau nicht vollendet ist. Mit Unserer Genehmigung kann die Wirksamkeit desselben jedoch auf ein weiteres Jahr erstreckt werden.

Artikel 8.

Das Ministerium der Finanzen ist mit dem weiteren Vollzuge beauftragt.

Konzession für Zell-Todtnau.

Artikel 1.

Der Konzessionär nimmt den Sitz seiner Verwaltung in einem im Großherzogtum gelegenen Ort.

Er ist den bestehenden wie den künftig ergehenden Reichs- und Landesgesetzen ohne Weiteres unterworfen.

Digitized by Google

Artikel 2.

Für die gesamte Leitung der Bau- und Betriebsverwaltung ist ein Vorstand zu bestellen, welcher für die Geschäftsführung, insoweit dieselbe der staatlichen Beaufsichtigung unterliegt, der Aufsichtsbehörde verantwortlich ist.

Die Wahl dieses Vorstandes bedarf der Bestätigung der Staatsaufsichtsbehörde.

Artikel 3.

Für den Bau und Betrieb der Bahn sind die Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 (Zentralblatt für das Deutsche Reich 1878 Nr. 24) und die dazu ergehenden, ergänzenden und abändernden Bestimmungen (§ 55 daselbst) maßgebend.

Artikel 4.

Für den Bau insbesondere gelten folgende Bestimmungen:

1. Die Spurweite der Bahn soll ein Meter betragen.
2. Die Bahn soll von Zell, anschließend an den dortigen Bahnhof der hinteren Wiesentalbahn, auf der rechten Talseite und im Wesentlichen auf eigenem Bahnkörper über Schönau und Utzenfeld nach Todtnau geführt werden.

   Auf kurze Strecken kann die Benützung öffentlicher Wege zur Anlage und zum Betrieb der Bahn nach Maßgabe des § 29 des Straßengesetzes vom 14. Juni 1884 insoweit gestattet werden, als dies ohne Gefährdung oder erhebliche Beeinträchtigung des sonstigen Straßenverkehrs tunlich ist.

   Die näheren Bestimmungen über den Umfang und die Art der Benützung, sowie über die Bedingungen der letzteren werden von der Straßenaufsichtsbehörde festgestellt.

   An den Eigentumsverhältnissen der öffentlichen Wege wird durch die Mitbenützung derselben zum Eisenbahnbetrieb nichts geändert.

   Ueber die Bedingungen des Anschlusses an den Bahnhof Zell und einer eventuellen Mitbenützung der dortigen Bahnhofeinrichtungen hat sich der Konzessionär mit der Wiesentalbahngesellschaft beziehungsweise der betriebsführenden Staatsbahnverwaltung zu verständigen.
3. Im Uebrigen bleibt der Staatsaufsichtsbehörde vorbehalten:

   die Feststellung der Bahnlinie in ihrer vollständigen Durchführung durch alle Zwischenpunkte; die Bestimmung der Zahl und Lage der Stationen und Haltepunkte;

   die Genehmigung der Projekte aller für den Betrieb der Bahn bestimmten baulichen Anlagen und Einrichtungen vor und nach der Inbetriebnahme der Bahn, sowie die Feststellung der Zahl und Beschaffenheit der Betriebsmittel.

   Der Konzessionär ist auch nach Eröffnung der Bahn zur Aenderung beziehungsweise Erweiterung der Anlagen verpflichtet, sofern und soweit die Staatsaufsichtsbehörde solches im Interesse des Verkehrs und insbesondere im Interesse der Sicherheit des Bahnbetriebs oder des Straßenverkehrs für geboten erachtet.
4. Der Konzessionär hat allen Anordnungen, welche wegen polizeilicher Beaufsichtigung der beim Bahnbau beschäftigten Arbeiter getroffen werden mögen, nachzukommen.
5. Die Vollendung und Inbetriebnahme der Bahn muß längstens bis zum

Digitized by Google

1. Januar 1890 erfolgen. Wird diese Frist nicht eingehalten, so kann die Konzession zurückgezogen werden.

6. Nach Vollendung der Bahn hat der Konzessionär der Staatsaufsichtsbehörde eine detaillierte rechnungsmäßige Nachweisung über den Gesamtaufwand nebst einem vollständigen Plan über die Bahnanlagen zu übergeben.

Artikel 5.

Für den Betrieb gelten folgende Vorschriften:

1. Die Eröffnung des Betriebs darf nicht erfolgen, bevor sämtliche Anlagen und Einrichtungen durch die Staatsaufsichtsbehörde geprüft und den Bedingungen entsprechend gefunden worden sind.
2. Zur Vermittlung des Personenverkehrs sind zwei Wagenklassen einzustellen.
3. Der Staatsaufsichtsbehörde bleibt vorbehalten:
   a) die Feststellung beziehungsweise Genehmigung des Fahrplans und dessen Abänderung,
   b) die Genehmigung der Tarifeinheitssätze für den Personen- und Güterverkehr, sowie etwaige Erhöhungen derselben; diese Sätze gelten als Maximalsätze, innerhalb deren Ermäßigungen in Anwendung kommen dürfen. Die Tarife und deren Abänderung sind von dem Unternehmer spätestens mit der Einführung, Tariferhöhungen aber mindestens 6 Wochen vor diesem Zeitpunkt öffentlich bekannt zu machen. Werden in besonderen Fällen einzelnen Personen oder einer Gesellschaft für größere Transporte Ausnahmetarife bewilligt, so ist der Unternehmer verpflichtet, unter sonst gleichen Verhältnissen, diese auch jedem Dritten zu gewähren.
4. Die Verpflichtungen des Konzessionärs zu Leistungen für die Zwecke des Postdienstes regeln sich nach dem Eisenbahnpostgesetz vom 20. Dezember 1875 und den dazu gehörigen Vollzugsbestimmungen, jedoch mit der Erleichterung, daß für die Zeit bis zum Ablauf von acht Jahren, vom Beginn des auf die Betriebseröffnung folgenden Kalenderjahres, an Stelle der Artikel 2, 3 und 4 des Gesetzes die im Erlaß des Reichskanzlers vom 28. Mai 1879 getroffenen Bestimmungen treten.
5. Der Konzessionär ist verpflichtet, sich bezüglich der Leistungen im Interesse des Reichstelegraphendienstes den durch Bundesratsbeschluß oder Verordnungen festgesetzten, beziehungsweise künftig durch Gesetz oder anderweit festzustellenden Verpflichtungen zu unterwerfen.
6. Der Konzessionär ist verpflichtet, sich den bezüglich der Leistungen für militärische Zwecke bereits erlassenen oder künftig für die Eisenbahnen im Deutschen Reiche ergehenden gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen zu unterwerfen.
7. Die beim Bau und Bahnbetrieb verwendeten Beamten und Arbeiter sind nach Maßgabe der reichsgesetzlichen Bestimmungen gegen Krankheiten und Unfälle zu versichern.
8. Der Konzessionär hat auf der Uebergangsstation Zell solche Einrichtungen zu treffen, daß die Umladung der Güter von und nach der normalspurigen Anschlußbahn tunlichst gefördert wird.

Artikel 6.

Beim Bau und Betriel der Bahn auf den mitbenützten öffentlichen Wegen sind die im Interesse der Sicherheit und Ordnung des Straßenverkehrs und

Digitized by Google

zum Schutze der Wege erlassenen oder noch ergehenden Polizeivorschriften vom Unternehmer genau zu beachten.

Für Beschädigungen der Bahnanlage, welche durch den öffentlichen Verkehr auf der Straße etwa entstehen, kann der Unternehmer eine Entschädigung von dem Eigentümer des öffentlichen Weges oder von der Straßenbauverwaltung nicht beanspruchen.

Dagegen ist der Bahnunternehmer für jeden Schaden, welcher der Straßenbauverwaltung durch den Bau oder den Betrieb der Bahn zugefügt wird, haftbar und ersatzpflichtig.

Der Straßenbauverwaltung ist unbenommen, auch nach Herstellung der Bahn bauliche Ausbesserungen und Veränderungen an der von der Bahn benützten Straße und ihren Zugehörden oder an den in derselben befindlichen Dohlen, Wasser- und Gasleitungen, an Telegraphenanlagen und dergleichen vorzunehmen, ebenso neue Anlagen dieser Art zu errichten oder Dritten solche Aenderungen, Verbesserungen und Neuanlagen zu gestatten, ohne daß es dem Konzessionär wegen vorübergehender Störung des Bahnbetriebs oder etwa nötig werdender Aenderungen in der Bahnanlage ein Entschädigungsanspruch zusteht; jedoch soll bei der Ausführung dieser Arbeiten darauf Rücksicht genommen werden, daß eine Unterbrechung des Bahnbetriebs tunlichst vermieden wird.

Artikel 7.

Dem Konzessionär werden die in Artikel 4 des Gesetzes vom 29. April 1886 unter Ziffer 1 bis 4 bezeichneten Rechte zugesichert.

Artikel 8.

Unter der Voraussetzung, daß der gesamte zur Herstellung der Bahn erforderliche Grund und Boden von den betreffenden Gemeinden oder sonstigen Interessenten unentgeltlich und lastenfrei zur Verfügung gestellt wird, erhält der Konzessionär nach vollständiger Fertigstellung der ganzen Bahnlinie, und zwar innerhalb vier Wochen nach Eröffnung des Betriebs, aus der Großherzoglichen Amortisationskasse einen einmaligen unverzinslichen Zuschuß zu den Baukosten von 17 000 Mk., wörtlich

— Siebenzehntausend Mark —

für das Kilometer Bahn (Artikel 5 des Gesetzes vom 29. April 1886).

Artikel 9.

Der Konzessionär ist verpflichtet, nach den Bestimmungen der Staatsaufsichtsbehörde:

a) Bücher zu führen, aus welchen die finanzielle Lage des Betriebsgeschäfts vollständig zu ersehen ist; zu einem noch zu bestimmenden Zeitpunkt den jährlichen Betriebsrechnungsabschluß einzureichen und auf Verlangen jederzeit die Kassenbücher vorzulegen oder Einsicht in dieselben nehmen zu lassen;

b) die zu statistischen Zwecken für nötig erachteten Nachweisungen auf seine Kosten zu beschaffen und in den festgesetzten Fristen vorzulegen.

Artikel 10.

Die Staatsaufsicht über den Bau und Betrieb der Bahn wird vom Ministeriums der Finanzen und den von ihm bestellten Organen (technischen Kommissären) geübt.

Soweit die Sicherheit und Ordnung des Straßenverkehrs auf den durch die Bahn benützten Strecken öffentlicher Wege und der Schutz und die Instand-

Digitized by Google

haltung der betreffenden Teile des Straßenkörpers in Frage steht, wird die Aufsicht durch die Behörden und Bediensteten der Straßenbauverwaltung geführt.

Die Staatsaufsicht erstreckt sich insbesondere auf die Ueberwachung der Einhaltung der Konzessionsbedingungen und der für den Bau und Betrieb erlassenen allgemeinen und speziellen Reglements und Polizeivorschriften.

Der Konzessionär hat sich fernerhin denjenigen Anordnungen zu unterwerfen, welche zur Ausübung des Staatsaufsichtsrechts über seine Geschäftsführung noch erlassen werden.

Die mit der Ueberwachung betrauten Beamten haben in Ausübung des Dienstes auf Grund der ihnen zu erteilenden Legitimationskarte freie Fahrt auf der Bahn anzusprechen.

Artikel 11.

Der Regierung bleibt ausdrücklich das Recht vorbehalten, auch Bahnen zu konzessionieren, welche sich an die in dieser Konzession bezeichnete Bahn, sei es als Abzweigung oder Verlängerung anschließen oder dieselbe kreuzen.

Ist der Konzessionär geneigt, solche Bahnen selbst zur Ausführung zu bringen und zu betreiben, so gebührt ihm unter sonst gleichen Bedingungen das Vorzugsrecht.

Artikel 12.

Der Konzessionär verpflichtet sich, alle geforderten Anschlußgleise (Industriegleise) an die Bahn, soweit die Regierung hierzu ihre Zustimmung gibt, gegen in jedem Spezialfalle zu vereinbarende, eventuell vom Finanzministerium festzustellende Vergütung zuzulassen und in Betrieb zu nehmen.

Artikel 13.

Der Kommissär ist verpflichtet, hinsichtlich der Besetzung der Subaltern- und Unterbeamten-Stellen mit Militäranwärtern, soweit dieselben das 40. Lebensjahr noch nicht zurückgelegt haben, die für den Staatseisenbahndienst in dieser Beziehung und insbesondere bezüglich der Ermittelung der Militäranwärter bestehenden und noch zu erlassenden Vorschriften zur Anwendung zu bringen.

Dabei soll Stellenanwärtern Badischer Staatsangehörigkeit vor allen übrigen der Vorzug gegeben werden.

Artikel 14.

Die während der ganzen Dauer der Konzession erforderlichen Erneuerungs- und Unterhaltungsarbeiten der Bahn samt Zubehör hat der Konzessionär in der Art zu bewirken, daß die Bahn und das Betriebsmaterial stets in gutem Zustande sich befindet.

Sollte der Konzessionär den ihm von der Aufsichtsbehörde gegebenen Vorschriften nicht in allen Teilen pünktlich nachkommen, so ist die Aufsichtsbehörde berechtigt, die zur betriebssicheren Erhaltung der Bahn ihr notwendig erscheinenden Arbeiten auf Rechnung des Unternehmers ausführen zu lassen.

Artikel 15.

Zur Bestreitung der Ausgaben für die regelmäßig wiederkehrende Erneuerung des Oberbaues und der Betriebsmittel, sowie zur Bestreitung von Ausgaben, welche durch außergewöhnliche Elementarereignisse und größere Unfälle hervorgerufen sind, hat der Konzessionär mit Eröffnung des Be-

Digitized by Google

triebs der Bahn einen Erneuerungs- und Reservefonds nach einem vom Finanzministerium festzustellenden und periodisch zu revidierenden Regulativ zu bilden.

Der Erneuerungs- und Reservefonds sind sowohl von einander als auch von anderen Fonds des Unternehmens getrennt zu halten.

In den Erneuerungsfonds fließen:

a) der Erlös aus den entsprechenden abgängigen Materialien,
b) die Zinsen dieses Fonds,
c) eine den Betriebseinnahmen alljährlich zu entnehmende Rücklage. Die Höhe dieser Rücklage wird durch das Regulativ festgesetzt.

In den Reservefonds fließen:

a) die Zinsen des Reservefonds,
b) eine im Regulativ festzusetzende, alljährlich den Betriebseinnahmen zu entnehmende Rücklage.

Erreicht der Reservefonds die durch das Regulativ näher festzusetzende Summe von 1 Prozent des Anlagekapitales, so können mit Genehmigung des Finanzministeriums die Rücklagen so lange aufhören, als der Fonds nicht um eine volle Jahresrücklage wieder vermindert ist.

Die Art der zinstragenden Anlage der vereinnahmten und nicht sofort zu verwendenden Summen wird durch das Regulativ bestimmt.

Läßt der Ueberschuß eines Jahres die Deckung der Rücklagen zum Erneuerungs- oder Reservefonds nicht oder nicht vollständig zu, so ist das Fehlende aus den Ueberschüssen des beziehungsweise der folgenden Betriebsjahre zu entnehmen. Abweichungen hiervon sind mit Genehmigung des Finanzministeriums zulässig. Für die Rücklagen geht der Erneuerungsfonds dem Reservefonds vor.

Artikel 16.

Zuwiderhandlungen gegen die Vorschriften der gegenwärtigen Konzession durch den Konzessionär oder dessen Vertreter können mit Geldstrafen bis zu fünftausend Mark und schließlich mit Entziehung der Konzession geahndet werden, in welch' letzterem Falle das gesamte Bahneigentum für Rechnung des Konzessionärs mit der Verpflichtung des Weiterbetriebs öffentlich versteigert werden soll.

Die in diesem Artikel vorgesehenen Strafen werden vom Finanzministerium ausgesprochen; zur Konzessionsentziehung ist landesherrliche Entschließung erforderlich.

Artikel 17.

Der Konzessionär hat zur Sicherstellung seiner Verpflichtungen binnen vier Wochen von heute an bei Großherzoglicher Amortisationskasse eine Kaution von 25 000 Mark, in Worten

— Fünfundzwanzigtausend Mark —

in Deutschen Staats- oder von einem Deutschen Staat garantierten Papieren oder in Deutschen Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen nebst den noch nicht fälligen Zinskoupons und Talons zu hinterlegen, und in notarieller Urkunde mit der Maßgabe zum Pfande zu bestellen, daß der Staatsaufsichtsbehörde die Befugnis zusteht, durch Verwendung derselben beziehungsweise durch Veräußerung der verpfändeten Effekten zum jeweiligen Börsenkurse die nach Artikel 16 verfallenen Strafbeträge ohne Weiteres einzuziehen beziehungsweise die nach

Digitized by Google

Artikel 14 etwa auf Rechnung des Konzessionärs ausgeführten Arbeiten daraus zu bestreiten. (Vergl. auch Artikel 4 Absatz 3 des Gesetzes vom 29. April 1886.)

Die Rückgabe der zur Kaution etwa gehörigen Zinskoupons erfolgt nach Fälligkeit der letzteren; dieselben können jedoch, gleich wie die Hauptpapiere, auch zur Zahlung von Strafbeträgen oder Arbeiten verwendet werden.

Wird die Kaution durch vorstehende Verwendungen vermindert, so ist der Konzessionär verpflichtet, dieselbe binnen drei Wochen von der ihm zugehenden Aufforderung an auf den ursprünglichen Betrag wieder zu ergänzen.

Nach erfolgter Betriebseröffnung wird die Kaution auf die Hälfte obiger Summe herabgesetzt.

Artikel 18.

Stellt der Konzessionär den Betrieb ein, ohne durch höhere Gewalt oder eine andere, von der Aufsichtsbehörde als begründet erkannte Ursache dazu genötigt zu sein, so ist die Regierung befugt, die Bahn mit dem gesamten unbeweglichen und beweglichen Zubehör sowie das rollende Material in Besitz und auf Gefahr und Kosten des Konzessionärs in Betrieb zu nehmen oder nehmen zu lassen.

Kann innerhalb dreier Monate der Konzessionär nicht nachweisen, daß er im Stande ist, den Betrieb wieder zu übernehmen, so erfolgt Versteigerung der Bahn mit Zubehör auf Gefahr und Kosten des Konzessionärs. Wird kein Gebot abgegeben, oder ist keiner der Steigerer annehmbar, so geht die Bahn mit Zubehör an den Staat über, die Betriebsmittel bleiben in dem Falle Eigentum des Konzessionärs.

Artikel 19.

Die Uebertragung der Konzession an eine Aktiengesellschaft oder einen sonstigen Dritten kann nur mit Genehmigung des Finanzministeriums erfolgen.

Artikel 20.

Nur mit Zustimmung der Staatsregierung können die Bahnanlagen im Ganzen oder einzeln veräußert, verpachtet, verpfändet oder sonst belastet, auch Vorzugs-, gesetzliche oder richterliche Unterpfandsrechte daran erworben werden. (Artikel 6 des Gesetzes vom 29. April 1886.)

Artikel 21.

Die Konzession wird auf die Dauer von fünfzig Jahren, von heute an gerechnet, verliehen.

Wenn bis zum Ablauf dieser Zeitdauer der Staat die Bahn nicht erworben hat, kann die Konzession nach Lage der Verhältnisse erneuert werden.

Artikel 22.

Dem Staat bleibt vorbehalten, das Eigentum der Bahn mit allem Zubehör an beweglichen und unbeweglichen Betriebsmitteln unter Einhaltung folgender Grundsätze anzukaufen:

a) Die Abtretung kann nicht früher, als nach Ablauf von fünfundzwanzig Jahren vom Zeitpunkt der Bahneröffnung gefordert werden;

b) dem Konzessionär muß die auf die Uebernahme gerichtete Absicht mindestens ein Jahr vor dem Tag der Uebernahme angekündigt werden;

c) dem Kaufpreis wird der fünfundzwanzigfache Betrag der durchschnittlichen Reineinnahme der dem Ankaufstermin vorausgehenden fünfjährigen Betriebsperiode zu Grunde gelegt. Als Reineinnahme ist die-

Digitized by Google

jenige Summe anzusehen, um welche die Betriebseinnahme die in dem betreffenden Rechnungsjahre aufgewendeten Verwaltungs-, Unterhaltungs- und Betriebskosten, einschließlich der vorgeschriebenen Rücklagen an den Erneuerungs- und Reservefonds, jedoch ausschließlich der aus diesem Fonds zu bestreitenden Ausgaben übersteigt.

Dabei darf der Ankaufspreis die von dem Konzessionär über die in Artikel 5 bezeichneten Beitragsleistungen aufgewendeten erstmaligen Anlagekosten der Bahn, zuzüglich der erstmaligen Kosten aller späteren Erweiterungen und Ergänzungen, nicht mehr wie um zwanzig Prozent übersteigen, wie andererseits derselbe auch über die Grenze von zwanzig Prozent unter diese Anlagekosten nicht herabgehen soll.

Mit Uebergabe der Bahn ist auch der angesammelte Erneuerungsfonds als ein Bestandteil der Betriebsmittel abzuliefern.

§ 23.

Bei allen aus der Konzession und deren Ausübung entspringenden zivilrechtlichen Streitigkeiten hat der Konzessionär seinen Gerichtsstand bei der Zivilkammer des Großherzoglichen Landgerichts Freiburg.

LIBRARY OF THE UNIVERSITY OF CALIFORNIA

Digitized by Google

Digitized by Google

LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY
OF
CALIFORNIA

Digitized by Google

14 DAY USE
RETURN TO DESK FROM WHICH BORROWED

LOAN DEPT.

This book is due on the last date stamped below, or on the date to which renewed.
Renewed books are subject to immediate recall.

	6 Apr'64 AA
	IN STACKS
	MAR 23 '64
	REC'D LD
REC'D LD	JUN 7 '64 -3 PM
JAN 7 1963	MAR 11 1987
1 Dec'63 SC	REC CIRC MAR 11 1986
REC'D LD	
JAN 2 '64 -2 PM	
REC'D LD	
JAN 2 '64 -2 PM	

LD 21A-50m-12,'60
(B6221s10)476B

General Library
University of California
Berkeley

Digitized by Google

GENERAL LIBRARY - U.C. BERKELEY

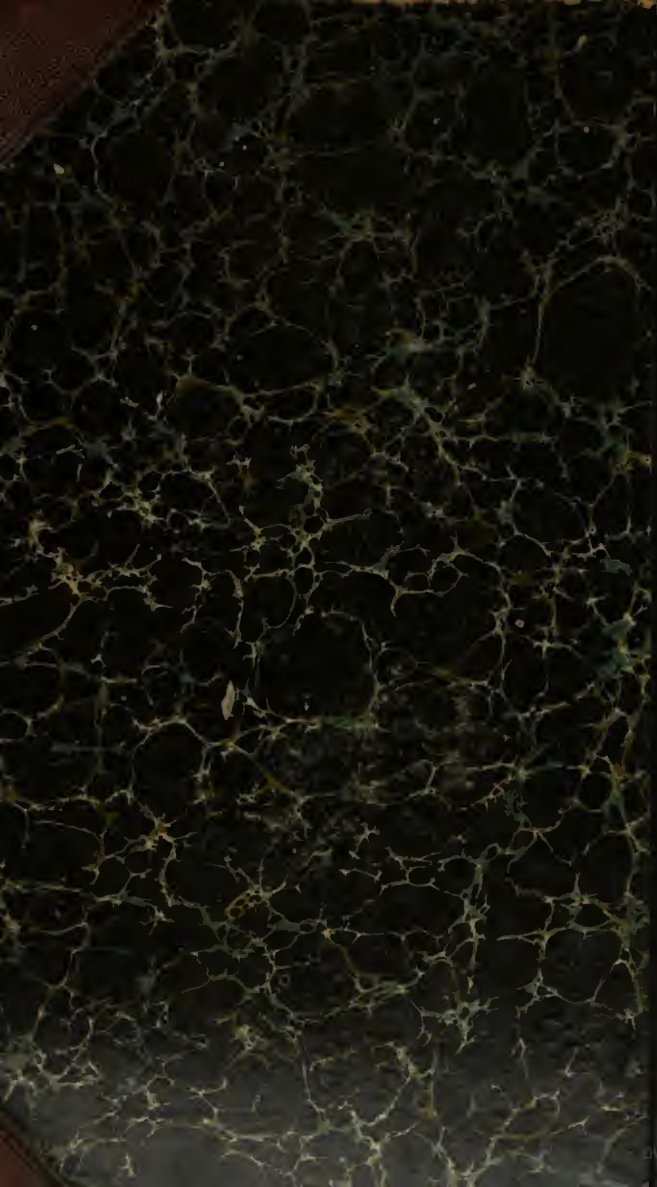
YD 23888

B000988226

194172
HE 3079
.B2M8
Müller

WILH. STEIN
BUCHBINDEREI
BERLIN S.W. 12

Digitized by Google


Digitized by Google